ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Rapport annuel 2016

Atlantic Pilotage Authority
Administration de pilotage de l'Atlantique

Canada

DIRECTION ET ÉQUIPE DE GESTION EN 2016

De gauche à droite : Jennifer Holland, gestionnaire des ressources humaines; Brian Bradley, directeur des finances; capitaine Sean Griffiths, chef de la direction; Peter MacArthur, chef des affaires financières; capitaine Deidre Lewis, directrice des opérations; et Elaine Selig, adjointe administrative. Absent : Brent Carroll, administrateur des bateaux-pilotes

ADMINISTRATEURS EN 2016

Capitaine Edward Anthony, représentant des pilotes, St. John's, T.-N.-L.

Alisa Aymar, représentante du secteur public, Meteghan River, N.-É.

L. Anne Galbraith, présidente du Conseil, Dartmouth, N.-É.

Capitaine Alexander MacIntyre, représentant des pilotes, Head of St. Margaret's Bay, N.-É.

Patricia Mella, vice-présidente du Conseil et représentante du secteur public, Stratford, Î.-P.-É.

Brian Ritchie, représentant de l'industrie du transport maritime, Cap-de-Shédiac, N.-B.

Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Windsor Junction, N.-É.

TABLE DES MATIÈRES

Mandat, mission, vision et valeurs essentielles 1
Message de la Présidente et du Chef de la direction 2
À propos de l'Administration de pilotage de l'Atlantique 3
Revue de l'année 2016 : Orientation stratégique 5
Résumés des ports principaux 10
Revue de l'année 2016 : Aperçu financier 12
Zones de pilotage obligatoire 15
Perspectives pour l'avenir – 2017 et au-delà 16
États financiers 17

SIÈGE SOCIAL

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, bureau 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1
Tél. 902.426.2550
Téléc. 902.426.4004

www.atlanticpilotage.com

Conception : Dean McNeill et Darrell Freeman; Traduction : Traductions F. Orvoine; Impression : Cansel MDC

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

Fournir des services de pilotage sécuritaires, efficaces et autonomes dans le Canada atlantique.

Vision

Être un leader respecté des services de pilotage maritime, qui protège les gens, les biens et l'environnement.

Pour mener à bien cette vision, l'Administration doit :

- Avoir une réputation d'excellence dans l'industrie en ce qui concerne la sécurité
- Faire preuve d'une efficacité opérationnelle qui consiste à fournir aux clients une valeur tangible pour le tarif qu'ils paient
- Posséder un savoir-faire maritime en vertu duquel les pilotes de l'APA sont considérés comme des leaders dans le domaine de la navigation et de la sécurité maritimes
- Disposer d'un modèle de gestion autosuffisant qui permet à l'Administration de fournir des services et d'être financièrement autonome

Valeurs essentielles

SÉCURITÉ

L'Administration fera passer la sécurité avant tout objectif ou toute pression qui lui fait concurrence afin de protéger les personnes et de préserver les biens.

ENVIRONNEMENT

L'Administration va s'efforcer de protéger et de préserver l'environnement naturel et les collectivités locales.

SERVICES

L'Administration s'est engagée à être un partenaire de confiance en fournissant des services de pilotage efficaces et efficients ainsi qu'une expertise en matière de navigation.

RELATIONS

L'Administration va bâtir et maintenir des relations respectueuses à long terme avec les employés, les clients, les entrepreneurs et les fournisseurs.

REDDITION DE COMPTES

L'Administration rendra compte au gouvernement fédéral, au public et à ses clients des mesures qu'elle prend et des résultats de ses opérations.

MESSAGE DE LA *Présidente et du Chef de la direction*

Le 6 mars 2017

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports
Tour C – 330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) pour 2016.

La sécurité est primordiale pour l'Administration, et nous avons le plaisir d'annoncer que 99,92 % des 7 959 affectations effectuées en 2016 se sont déroulées sans incident. Les incidents signalés n'ont donné lieu à aucune blessure ni contamination environnementale.

L'Administration s'efforce d'assurer le service de pilotage dans l'heure suivant celle qui est confirmée pour la totalité des affectations. En 2016, elle a fourni un pilote dans ce délai pour 99,5 % des affectations. Au total, 99,7 % des affectations assurées n'ont donné lieu à aucune plainte.

L'Administration a enregistré un bénéfice d'exploitation de 1,197 M$ en 2016, après deux années de pertes. Cela tient surtout à la collaboration de nos clients, qui ont accepté des ajustements tarifaires, à l'augmentation de la taille moyenne des navires et à une nette réduction des charges d'exploitation. Le bénéfice ci-dessus inclut également des revenus de 278 000 $ générés par un supplément destiné à recouvrer l'essentiel des pertes d'exploitation des deux dernières années. Ce supplément effectif pendant 36 mois fera l'objet d'un examen annuel afin de déterminer s'il est toujours nécessaire.

Les affectations de pilotage pendant l'exercice ont diminué de 4,7 % par rapport à 2015 et elles ont été inférieures de 6 % aux prévisions. La taille plus grande des navires a compensé cette baisse et les recettes ont été, à 1 % près, conformes aux prévisions. L'Administration a réduit de 1,4 % ses dépenses par rapport à 2015, dépenses qui ont été inférieures de 2,7 % aux prévisions pour 2016. Elle a surtout économisé sur les coûts de réparation des bateaux en investissant dans du matériel plus robuste et un entretien préventif.

L'Administration a fait l'objet d'un examen spécial en 2016. Le conseil d'administration et la direction ont pris très au sérieux l'exercice et les recommandations subséquentes, tout en profitant de l'occasion pour améliorer les pratiques commerciales. L'examen a donné lieu à 10 recommandations dont sept avaient été mises en application à la fin de l'année, et l'Administration s'est engagée à en faire autant pour les trois autres d'ici juin 2017.

Les consultations que l'Administration tient habituellement avec ses parties intéressées dans la région de l'Atlantique continuent de fournir un éclairage essentiel sur les niveaux de service, les problèmes opérationnels et les tarifs de pilotage dans chacun des principaux ports. Ces rencontres assurent un franc dialogue avec les clients et permettent à la direction de l'Administration de prendre le pouls des développements dans sa région.

L. Anne Galbraith, présidente, et capitaine Sean Griffiths, chef de la direction

L'Administration continue d'entretenir de solides relations avec les parties intéressées, car ses dirigeants et ses pilotes s'impliquent activement dans de nombreux projets et différents districts. Mentionnons, entre autres développements, la mise à niveau ou l'amélioration des infrastructures, l'évaluation des risques posés par les nouvelles opérations et la planification de navires plus gros dans les terminaux existants.

Fin 2016, l'Administration a mené pour la première fois un sondage sur la satisfaction de la clientèle qui a servi de mécanisme officiel pour obtenir la rétroaction des parties prenantes, des clients, des fournisseurs de services et des capitaines quant à leur satisfaction en ce qui concerne nos services de pilotage. Cette rétroaction est un des principaux moyens de savoir comment nous pouvons nous améliorer continuellement en tant qu'organisme qui vise l'excellence au niveau de son exploitation. Nous avons le plaisir d'annoncer que 94,9 % des répondants étaient satisfaits de l'engagement de l'Administration envers la sécurité et que 86,1 % ont apprécié l'efficacité des services de pilotage fournis.

Nous avons une fois encore le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique fournit comme à son habitude un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique qui soit, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le chef de la direction

Capitaine Sean Griffiths, MM, MBA

La présidente du Conseil,

L. Anne Galbraith, CPA, CA

À PROPOS DE *l'Administration de pilotage de l'Atlantique*

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration ou l'APA) est une société d'État fédérale qui est chargée de fournir un service de pilotage au Canada atlantique. L'APA a été créée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*, dans le but de :

> « mettre sur pied, faire fonctionner, entretenir et gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace ». (*Loi sur le pilotage*, article 18)

L'APA travaille avec les ports, l'industrie du transport maritime et d'autres parties intéressées afin de fournir le service de pilotage le plus sécuritaire et le plus efficace possible au Canada atlantique.

Tout au long de son histoire et encore aujourd'hui, la diversité et la complexité du littoral et des eaux du Canada atlantique ont défini le caractère et le développement de la région. Les pilotes ont joué par le passé un rôle important dans ce développement et c'est encore le cas à l'heure actuelle.

L'Administration procure un service précieux et nécessaire à la communauté maritime du Canada atlantique. Les pilotes, équipages, affectateurs et employés de bureaux hautement compétents qui travaillent pour l'APA jouent un rôle essentiel pour protéger l'environnement, assurer la sécurité des marins, et préserver et promouvoir le bien-être économique des ports du Canada atlantique.

Gouvernance d'entreprise

La gouvernance d'entreprise fait référence au processus et à la structure mis en place pour superviser la direction et la gestion d'une société de façon à ce qu'elle mène à bien son mandat et ses objectifs d'une manière efficace.

L'Administration est composée d'un président et d'un maximum de six administrateurs, ci-après appelés le conseil d'administration (le Conseil). La structure actuelle du Conseil comprend deux représentants de l'industrie du transport, deux représentants du secteur public et deux représentants ayant une expérience du pilotage. Cette représentation offre une combinaison idéale de connaissances du secteur maritime, de perspectives du transport maritime et de flair commercial. Le gouverneur en conseil nomme le Conseil, qui répond de sa gestion au ministre des Transports. Le Conseil compte un certain nombre de comités très actifs et

les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une présentation de l'Administration et une formation sur la gouvernance d'entreprise. Ce processus a permis au Conseil de se doter d'une structure adéquate pour superviser la direction et la gestion de l'Administration de façon à ce qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'intendance de l'Administration et le fonctionnement du Conseil sont examinées continuellement et modifiées au besoin.

Le Conseil a mis sur pied cinq comités qui portent leur attention sur les principaux aspects de la gouvernance de l'Administration. Les comités sont présidés par un administrateur, ont un mandat et rendent des comptes directement au Conseil sur une base régulière. Chaque comité est tenu d'identifier, de documenter et d'atténuer en permanence ses risques.

Comité de vérification

Le Comité de vérification est un comité essentiel du conseil d'administration de l'APA. La *Loi sur la gestion des finances publiques* exige expressément que l'Administration mette sur pied un comité de vérification. Quatre administrateurs sont membres de ce comité dont les responsabilités consistent à fournir un aperçu financier à l'Administration, à améliorer la qualité des rapports financiers, et a accroître la confiance des parties intéressées dans la crédibilité et l'objectivité du rendement de l'Administration.

Comité de gouvernance, des mises en candidature et des règlements

Trois administrateurs en sont membres et se réunissent à la demande du président du comité. Son mandat consiste à définir les rôles et les responsabilités du Conseil et de la direction, et à consulter le président du comité à propos de la structure des comités du Conseil. Ce comité recommande des candidats pour les postes d'administrateurs, de président du Conseil et de chef de la direction, et examine d'un œil critique les modifications recommandées par la direction aux règlements associés à la *Loi sur le pilotage*, au règlement général sur le pilotage et au règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Comité des ressources humaines

Ce comité se réunit en fonction des besoins et comprend trois membres. Ses responsabilités consistent à évaluer le rendement du chef de la direction, à examiner les changements importants apportés à la structure organisationnelle et le mandat pour la négociation des conventions collectives, et à surveiller la planification de la relève chez les dirigeants et les pilotes.

Comité des bateaux-pilotes

Ce comité comprend trois membres. Il se réunit en fonction des besoins et ses responsabilités consistent notamment à examiner d'un œil critique les rapports de gestion associés à l'exploitation des bateaux-pilotes et à la technologie, et à demander activement de l'information lorsque c'est nécessaire.

Comité des risques

Ce comité comprend trois membres et ses responsabilités consistent, entre autres, à demander activement des renseignements sur les principaux risques et expositions, tout en s'assurant que les mesures prises pour atténuer les risques identifiés sont adéquates. Cela consiste à surveiller le cadre de gestion des risques d'entreprise et les progrès accomplis pour atténuer les risques identifiés. Ce comité est aussi chargé de superviser le processus ainsi que les pratiques et le contrôle financiers et en matière de gestion relatifs à une méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) spécifique; d'examiner d'un œil critique les rapports des facilitateurs, des parties intéressées et de la direction associés à une MGRP, et de suggérer au Conseil d'accepter, de rejeter ou de modifier la ou les recommandations.

Examen spécial

En 2016, le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a effectué un examen spécial de l'Administration, tel qu'exigé par l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Un examen spécial est une forme d'audit du rendement que le BVG mène auprès des sociétés d'État. L'examen a consisté à déterminer si les systèmes et les pratiques de l'Administration fournissent l'assurance raisonnable que ses actifs sont protégés et contrôlés, que ses ressources sont gérées d'une manière économique et efficace, et que ses opérations sont efficaces. Selon le BVG, il n'y avait pas de lacunes majeures dans les pratiques de gestion de l'Administration et la gestion des services de pilotage.

Le rapport comportait 10 recommandations dont sept avaient été mises en œuvre mises en oeuvre par l'Administration à la fin de 2016. Des progrès avaient été faits en fin d'année en ce qui concerne les trois dernières recommandations, qui devraient être achevées d'ici la fin du deuxième trimestre de 2017. Le rapport sur l'examen spécial peut être consulté sur le site Web de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

Audit interne

Les conclusions de l'examen spécial ont amené l'Administration à se pencher sur la documentation des politiques et des procédures ainsi que les méthodes de suivi des documents. Une tierce partie a été engagée en 2016 pour évaluer les politiques, procédures et pratiques actuelles de l'Administration par rapport aux exigences ISO 9001-2015 et au Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime. Un rapport préliminaire a été reçu à la fin de l'année, et le rapport et les recommandations finaux sont attendus au début de 2017.

Objectifs corporatifs

L'Administration tient chaque année des séances de planification auxquelles prennent part le Conseil et la direction. Les dernières séances ont eu lieu en été 2016 en présence d'un facilitateur externe. La mission, la vision et les valeurs essentielles de l'Administration ont été mises à jour à cette occasion. Cinq objectifs corporatifs ont été fixés, en remplacement des domaines d'intérêt préalablement établis. Ces aspects de l'orientation stratégique seront examinés tous les ans.

Les objectifs corporatifs de l'Administration sont les suivants :

1. *Fournir des services de pilotage sécuritaires et efficaces dans le Canada atlantique.*
2. *Maintenir une autosuffisance financière en effectuant une gestion efficace des coûts et en établissant des tarifs justes et raisonnables.*
3. *Fournir un service fiable et autonome en protégeant les employés et les actifs de l'Administration, tout en planifiant la relève et le remplacement des actifs.*
4. *Jouer un rôle de premier plan dans la navigation maritime en fournissant une expertise en sécurité de la navigation et des opérations maritimes.*
5. *Contribuer aux politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement fédéral qui s'appliquent à l'industrie maritime dans le Canada atlantique.*

Service sécuritaire et efficace

L'Administration rencontre souvent les parties intéressées dans la région afin de déterminer leurs besoins, de rendre compte de ses résultats financiers, de discuter des enjeux des opérations et d'échanger de l'information. En 2016, elle a assisté à des consultations au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador. Des réunions ont eu lieu pour Saint John (N.-B.), Halifax et le Cap-Breton (N.-É.), et St. John's et la baie Placentia (T.-N.-L.). D'autres rencontres ont également été tenues avec la Fédération maritime du Canada à Montréal pour discuter du fonctionnement général de l'APA. L'Administration a tenu en tout 12 consultations pendant l'année. En plus de ces réunions commanditées par l'Administration, des représentants de la direction et des pilotes ont assisté à de nombreuses rencontres tenues par des parties intéressées dans toute la région.

Pendant l'année, l'Administration a tenu son assemblée publique annuelle à Sydney (N.-É.). Elle a présenté à cette occasion ses résultats de 2015 et son orientation stratégique aux participants et autres parties intéressées.

L'Administration a poursuivi ses investissements à long terme en vue d'améliorer la qualité de son service. Le nombre de pilotes est surveillé de près, tout comme les niveaux de service, afin de déterminer les effectifs nécessaires pour fournir un service sécuritaire et efficace. L'objectif actuel est d'atteindre puis de maintenir un effectif stable de 48 pilotes salariés pleinement efficaces, en hausse par rapport aux 42 employés au début de 2014. Cet objectif, qui dépend des niveaux d'activité futurs, est réévalué chaque année. Il y avait 47 pilotes salariés à la fin de 2016.

Deux bateaux-pilotes rapides ont été achevés en 2007 pour être affectés dans la baie Placentia (T.-N.-L.). En 2012, l'Administration a terminé la construction d'un nouveau bateau-pilote, le *Chebucto Pilot*, pour le port d'Halifax. Début 2013, elle a mis en service un navire jumeau, le *Captain A. G. Soppitt*, à Saint John. L'APA surveille toujours l'exploitation des bateaux-pilotes dans les différents districts afin de déterminer si des améliorations peuvent être apportées.

L'Administration a aussi essayé et aidé à développer des unités portatives de pilotage (UPP) économiques qui seraient avantageuses pour le pilotage spécifique à la région de l'Atlantique. Les UPP sont apportées à bord par le pilote et configurées avant qu'il ne prenne les commandes du navire. L'utilisation des UPP est impossible dans certains ports de l'APA où le pilotage est effectué sur de courtes distances. L'UPP est une tablette qui contient les cartes maritimes locales, et qui est reliée à un GPS et un indicateur de virage. L'unité reçoit de l'information électronique du navire, d'autres bateaux, du rivage, des transmissions cellulaires et des satellites. Elle permet aux pilotes de vérifier indépendamment les données des navires, de suivre et de prédire leur trajectoire, et d'enregistrer et de repasser l'affectation. Les pilotes s'en servent pour fournir des renseignements spécifiques en temps réel qui aident à la navigation et à la formation. Le déploiement de ces unités et la formation connexe ont commencé en 2016 et seront étendus d'ici le début de 2018 à tous les pilotes de l'Administration pour qui cela présente un avantage.

L'Administration appuie le déploiement de bouées météorologiques dans plusieurs zones stratégiques esssentielles afin de fournir des renseignements plus exacts et ponctuels sur les conditions météorologiques et maritimes aux pilotes, aux autres marins et à l'industrie. Cette initiative a été menée conjointement par l'Administration et l'Association des pilotes maritimes du Canada, avec le soutien des administrations portuaires, des établissements d'enseignement, de la Garde côtière canadienne et du secteur privé. Cela s'est traduit par le lancement et la mise en service de bouées à Halifax et à Saint John.

Indicateurs clés du service

L'Administration consulte ses clients afin d'établir le niveau de service requis dans chaque port. Dans certains ports, le trafic comporte de nombreuses périodes de pointe, ce qui oblige à faire appel à plus de pilotes que la moyenne globale des affectations ne le montre. L'Administration détermine les besoins en personnel dans chaque zone de pilotage obligatoire en fonction des exigences du client et de l'activité prévue dans chaque port. Des retards peuvent se produire à l'occasion, lorsque le trafic est trop élevé. Comme ce serait trop cher pour les clients d'embaucher du personnel, l'Administration collabore avec chaque port pour composer avec ces rares périodes de pointe et il lui arrive d'ajouter un pilote retraité pour un contrat de courte durée afin de couvrir le pic d'activité pendant ces moments relativement brefs.

Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme, qui se veut le plus convivial possible, a pour but de s'assurer qu'une rétroaction est fournie en temps opportun au plaignant. L'exécution tardive d'une affectation

Le nombre total d'incidents indique que 99,92 % des 7 959 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

était la principale raison invoquée. Il arrive que le retard soit causé par des facteurs sur lesquels l'Administration n'a aucun contrôle, comme le temps ou la non-disponibilité des services portuaires comme les remorqueurs.

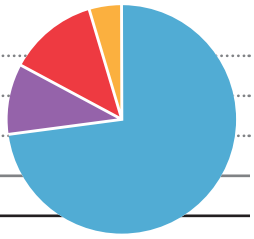
En 2016, l'Administration a reçu 22 plaintes (19 en 2015) sur un total de 7 959 affectations (8 348 en 2015). Cela signifie que 99,7 % des affectations (99,8 % en 2015) n'ont fait l'objet d'aucune plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans le nombre total d'affectations, y compris celles qui portaient sur des retards n'ayant pas été causés par l'Administration.

Fin 2016, l'Administration a tenu son premier sondage de satisfaction du client afin de savoir dans quelle mesure les parties intéressées, les clients, les fournisseurs de services et les capitaines de navires sont satisfaits du service de pilotage. À la question leur demandant d'évaluer l'engagement de l'Administration à fournir des opérations de pilotage sécuritaires, 94,9 % des répondants se sont dits satisfaits ou très satisfaits. L'efficacité des services de pilotage offerts par l'APA a été jugée satisfaisante à 86,1 %.

En 2016, 96,7 % des affectations (96,7 % en 2015) ont commencé dans l'heure suivant celle qui était demandée. La plupart des retards sont survenus dans des circonstances indépendantes de la volonté de l'Administration, comme un navire retardé par des problèmes de cargaison, de main-d'œuvre ou de remorqueur. En 2016, 72,9 % des retards ont été causés par des navires (64,6 % en 2015) et 12,6 % (19,5 % en 2015) ont été imputables aux conditions météorologiques. Dans 14,5 % des retards (15,9 % en 2015), la cause principale était le manque de pilotes ou la non-disponibilité des bateaux-pilotes. La moyenne des retards a été de 2,4 heures, contre 3,1 heures en 2015. Le tableau ci-dessous montre les types de retards pour les 3,3 % des affectations qui n'ont pas commencé à temps.

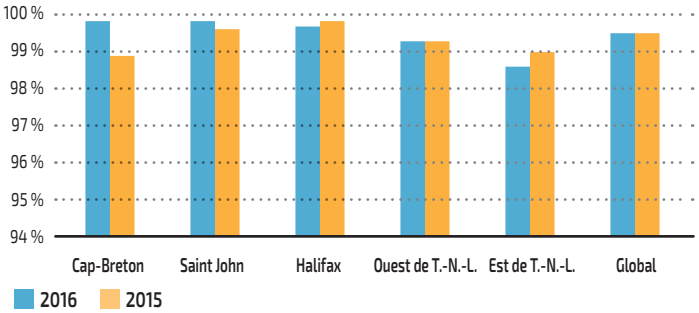
Retards dans les affectations par catégorie, en 2016

Navires	72,9 %
Temps et autres motifs	12,6 %
Pilotes	9,9 %
Bateaux-pilotes et autres motifs de l'APA	4,6 %
Total	100,0 %



La norme de l'Administration consiste à assurer le service dans l'heure suivant celle qui est prévue dans la demande pour 100 % des affectations (exception faite des retards indépendants de la volonté de l'Administration). En 2016, cette norme a été respectée dans 99,5 % des affectations (99,5 % en 2015). En 2016, l'est de Terre-Neuve a été la seule zone dont le rendement a été inférieur à 99 %, les pilotes ayant assuré le service dans l'heure suivant celle qui était demandée dans 98,6 % des affectations (99,0 % en 2015). Le tableau qui suit montre les résultats pour chaque port ou district.

Pourcentage des affectations sans retards de pilotage, en 2016



Incidents de transport maritime en 2016

En 2016, les pilotes de l'Administration ont signalé six incidents de navigation, sans blessures ni contamination environnementale. Tous les incidents sont catégorisés comme suit :

Type d'incident

	2016	2015
Endommagement de l'équipement		
Contact avec un quai	3	3
Contact avec de l'équipement portuaire	2	1
Contact avec le fond marin	1	0
Total des incidents ayant causé des dommages	**6**	**4**

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,92 % des 7 959 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident. En 2015, cette proportion avait correspondu à 99,95 % des 8 348 affectations de pilotage.

Autonomie financière

La *Loi sur le pilotage* stipule que les tarifs de pilotage doivent être établis de sorte que l'Administration puisse exploiter son service d'une manière financièrement autonome, et que les tarifs doivent être équitables et raisonnables. Pour parvenir à l'autonomie financière, des ajustements tarifaires sont apportés en fonction des impératifs financiers et opérationnels de chaque port, plutôt que d'appliquer des augmentations tarifaires globales qui se répercutent sur tous les districts. L'objectif est d'assurer l'autonomie financière de chaque zone desservie afin d'éliminer l'interfinancement des ports. L'Administration s'appuie sur les prévisions du trafic maritime et les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. Elle surveille tous les aspects des opérations d'une zone pour déterminer si des réductions de coûts conviendraient mieux avant de penser à augmenter le tarif.

En 2016, l'Administration a modifié son tarif dans neuf zones de pilotage obligatoire : Saint John (N.-B.); détroit de Canso, Sydney et lac Bras d'Or (N.-É.); Humber Arm, baie des Exploits, baie Placentia, St. John's et Holyrood (T.-N.-L.). Une augmentation en deux temps, soit en 2016 et 2017, a été appliquée aux tarifs de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve. Un supplément de 1,5 % a été ajouté dans 11 ports desservis

par des pilotes salariés. Ce supplément effectif pendant 36 mois vise à recouvrer l'essentiel des pertes d'exploitation des deux dernières années. Tous les tarifs des autres zones de pilotage obligatoire et non obligatoire sont inchangés. Les changements tarifaires visaient à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en offrant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

Les affectations de l'Administration ont continué à diminuer dans plusieurs ports où les industries du charbon, de la potasse et du gypse voient leurs activités ralentir. C'est aussi le cas dans les zones où les capitaines ont passé avec succès les examens pour obtenir un brevet qui leur permet de piloter leurs propres navires dans les ports où ils font habituellement escale. L'augmentation de la taille moyenne des navires en 2016 a été favorable pour l'Administration, qui a effectué plus d'affectations pour de gros pétroliers et des porte-conteneurs plus grands. En mettant tous ces facteurs ensemble, les recettes de l'APA ont été conformes aux prévisions à 1 % près.

En 2016, l'Administration a surtout cherché à diminuer ses coûts administratifs. Il est plus difficile de réduire les charges d'exploitation sans affecter négativement la capacité qu'a l'Administration de mener à bien son mandat. Les coûts d'administration et d'affectation ont été inférieurs à ceux de 2015, et les charges d'exploitation ont été les mêmes. Globalement, les coûts de 2016 ont été inférieurs de 2,7 % aux prévisions.

Les hausses tarifaires, combinées aux mesures de compression des coûts, ont permis à l'Administration de terminer l'année avec un bénéfice d'exploitation de 1,197 M$. Cela a permis de renflouer les réserves de capitaux à un point qui va permettre à l'APA de remplir ses obligations lorsqu'elle connaît brièvement des pertes d'exploitation.

Service fiable et autonome

Dotation

Tous les ans, l'Administration détermine le nombre de pilotes nécessaire pour chaque port ou district en fonction de l'activité prévue, des besoins en service et de la planification de la relève, et après avoir consulté l'industrie. Afin de soutenir cette stratégie annuelle, elle met en œuvre un plan de ressources qui, en 2016, a dû tenir spécifiquement compte des départs à la retraite prévus et de l'embauche de deux apprentis-pilotes.

Au début de 2016, deux pilotes de l'Administration ont pris leur retraite – l'un à Saint John (N.-B.) et l'autre à Halifax (N.-É) – ce qui représente au total un nombre record de 41 années de service. Les prévisions des ressources ont amené l'APA à embaucher deux apprentis-pilotes hautement qualifiés pour remplacer ceux qui devaient prendre leur retraite et continuer à répondre aux besoins en matière de service dans le district du Cap-Breton et à Halifax.

Fin 2016, l'Administration avait deux candidats sur les listes pour Halifax et le sud-est de Terre-Neuve-et-Labrador, et un candidat sur celle du Cap-Breton. Actuellement, il n'y a pas de candidats sur la liste de Saint John et l'Administration va organiser un concours en 2017. En outre, il n'y a pas de candidats sur la liste pour l'ouest de Terre-Neuve-et-Labrador, car les besoins de l'exploitation ne l'exigent pas pour l'instant, mais l'Administration continue de surveiller les activités prévues en fonction des départs à la retraite projetés et en consultant l'industrie.

Début 2016, l'Administration a comblé le poste de directeur de l'exploitation avec un capitaine breveté ayant une expérience pertinente des opérations à terre.

Les autres besoins en effectifs sont demeurés stables pendant l'année.

Nombre d'employés

	2016	2015	2014
Pilotes employés	47,0	47,0	47,0
Bateaux-pilotes	18,0	18,0	18,0
Cadres et personnel administratif	9,5	9,5	9,5
Affectateurs	5,0	5,0	6,0
Total des employés	**79,5**	**79,5**	**80,5**
Pilotes indépendants	11,0	11,0	9,0

Sécurité au travail

L'Administration maintient un service fiable et autonome en mettant fortement l'accent sur la sécurité de ses employés. Cette valeur essentielle est soutenue par le Comité de santé et sécurité au travail (SST).

Début 2016, le Comité de SST a établi ses objectifs annuels afin de maintenir un haut niveau de sécurité et de bien-être pour toutes les parties qui interviennent pour assurer un service de pilotage sécuritaire et efficace. Les objectifs annuels en matière de SST sont conformes au système interne de SST de l'APA, à la partie II du Code canadien du travail, au Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime et à d'autres textes de loi préparés par les organes gouvernementaux fédéraux.

Objectifs du Comité de santé et sécurité au travail en 2016

(1) Établir, mettre en œuvre, promouvoir et appliquer des programmes de santé et sécurité au travail, des procédures d'exploitation sécuritaires et la tenue de dossiers nécessaires à l'échelle de l'APA grâce à une communication claire des responsabilités en matière de santé et sécurité au travail aux niveaux de la direction, des gestionnaires et des employés.
(2) Améliorer la compréhension des normes et règlements fédéraux et en matière de santé et sécurité au travail applicables chez toutes les parties au travail, et ce, grâce à l'éducation, la promotion, l'inspection, l'enquête et la recherche voulue sur les règlements et lois actuels en matière de SST.
(3) Maintenir un haut niveau de communication entre le Comité de santé et sécurité au travail et la haute direction de l'APA afin d'assurer une intervention et une imputabilité pour tout ce qui touche à la sécurité.

L'Administration a atteint ces objectifs de la façon suivante :

(1) Le Comité de santé et sécurité au travail continue de se réunir fréquemment et il est résolu à travailler dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour assurer le maintien d'un lieu de travail sécuritaire et sain. Le Comité s'est réuni neuf fois en 2016, dont sept par téléconférence en raison des contraintes opérationnelles et géographiques, et deux fois en personne pendant deux jours à notre siège social d'Halifax. Le Comité est formé d'un représentant de chaque groupe fonctionnel au sein de l'APA et de deux représentants de la direction afin que les programmes de SST continuent d'être clairement communiqués et accessibles à tous les employés.
(2) En 2016, le Comité a remis à tous les employés un dossier d'information sur leurs responsabilités dans le cadre du système de SST et du règlement fédéral applicable et, le cas échéant, du Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime. Les employés ont continué à recevoir la formation voulue pendant l'année, à mesure que le Comité examinait et/ou modifiait les

programmes de SST. En outre, le Comité a insisté sur l'importance de partager des mesures de sécurité préventives grâce au signalement électronique des quasi-collisions et des incidents.

(3) Pour bien montrer notre engagement envers la sécurité au travail, les procès-verbaux du Comité de santé et sécurité au travail sont examinés une fois par trimestre par le conseil d'administration de l'APA et tous les mois (au besoin) par les dirigeants appropriés de l'APA.

Bateaux-pilotes

Les services de bateaux-pilotes sont essentiels pour l'exploitation de l'Administration, car ces navires servent à transporter les pilotes au début et à la fin de leurs affectations dans les 17 ports de pilotage obligatoire.

L'APA a trois modèles de bateaux-pilotes :

- À Halifax et à Saint John, deux des principaux ports, l'Administration possède et exploite des bateaux-pilotes dont les membres d'équipage sont des employés de l'APA.
- Dans la baie Placentia et à Sydney, l'Administration est propriétaire des bateaux et les équipages sont fournis par contrat par une entreprise locale.
- Dans le détroit de Canso et les petits ports, un entrepreneur fournit le bateau et les membres d'équipage.

Afin de réduire le plus possible les interruptions de service, de l'équipement et des navires de rechange sont maintenus de façon à assurer un remplacement rapide au besoin. Il n'y a pas eu d'interruption de service majeure imputable à la non-disponibilité d'un bateau-pilote en 2016. À la fin de l'année, l'Administration était à la recherche de deux navires pour compléter les bateaux plus anciens de sa flotte, et augmenter la redondance et la fiabilité du service.

Leadership

Formation

L'Administration planifie la formation en fonction des besoins d'exposition à de nouvelles technologies, de la préparation graduelle des nouveaux pilotes, des cours de mise à niveau des pilotes d'expérience et des nouvelles exigences réglementaires qui sont introduites à l'occasion. Cette formation s'inscrit dans un programme progressif qui est établi avec les représentants des pilotes de chaque zone. Les apprentis-pilotes et ceux qui ont moins d'expérience apprennent sur le tas avec des pilotes expérimentés. Au début de leur carrière, tous les pilotes participent à des cours de formation sur modèles réduits ou simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. Des cours de recyclage sont également offerts de temps à autre aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également proposés à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

Consultation

L'Administration et ses pilotes cherchent vraiment à s'assurer que la sécurité ne pâtit pas lorsque de nouvelles installations sont construites ou si un changement dans les habitudes de fréquentation est constaté dans un port. Elle met ses pilotes à la disposition de l'industrie et des collectivités pour les aider avec différents projets maritimes. Il arrive souvent que les ports et l'industrie demandent l'avis de l'Administration et de ses pilotes pendant la planification de nouveaux projets. Ces conseils peuvent porter sur le positionnement de nouveaux postes de mouillage, la possibilité d'attirer des navires plus gros dans un port, l'analyse du tirant d'air sous les structures fixes ou la programmation de simulateurs utilisés pour la formation maritime. Voici des projets récents pour lesquels l'Administration a fourni une consultation et une assistance :

Terre-Neuve

- Assistance fournie à la North Atlantic Refinery pour un nouveau système d'approvisionnement des navires-citernes. L'Administration a aidé à évaluer plusieurs projets avant que le client n'opte pour un navire qui assure la livraison aux navires-citernes. La raffinerie va pouvoir à présent attirer les bateaux qui pénètrent dans la zone de contrôle des émissions et qui ont besoin de diesel à faible teneur en soufre.
- Simulations et évaluations des risques à Long Harbour afin de réduire les besoins de remorquage de certains navires. Cela a eu un impact commercial positif pour le client en réduisant les coûts et en augmentant la flexibilité opérationnelle.
- Simulation d'un très gros paquebot de croisière pour le port de St. John's, ce qui a fourni une assurance et permis de déterminer les critères environnementaux pour piloter et accoster le navire. Cela a eu un impact économique considérable pour la ville, qui a reçu des navires pouvant transporter jusqu'à 3 500 passagers.
- Projet Hebron : Les pilotes de l'Administration fournissent une rétroaction pour l'arrivée du module de traitement des installations de 35 000 tonnes destiné à la plateforme Hebron à Bull Arm.

Nouvelle-Écosse

- Agrandissement et configuration du quai du terminal de croisières de Sydney : Cela va permettre à deux paquebots de croisière d'accoster en même temps, donc d'éliminer le besoin d'avoir un navire ancré pour s'occuper des passagers, ce qui rendra le port plus commercialisable et attractif. Le quai sera aussi utilisé hors saison pour des intérêts commerciaux.
- Soutien de Bear Head LNG de la configuration du quai, des approches des navires et de l'accostage aux manœuvres d'urgence et à la planification des situations critiques. Près de 50 simulations ont été effectuées à Rhode Island en présence de Transports Canada. TermPol a aussi fourni un soutien considérable.
- Important soutien au port d'Halifax pour la réfection du tablier du pont MacDonald. Cela inclut la gestion de la circulation nord-sud, les évaluations des risques, les relations avec les parties intéressées et la planification des urgences.
- Projet I-Heave pour connaître le dégagement dynamique sous la quille des grands porte-conteneurs qui font et continueront de faire escale à Halifax. Cette étude vise aussi à déterminer si un changement de procédures opérationnelles est nécessaire pour les porte-conteneurs de plus de 8 700 EVP. Ces navires font partie de la stratégie que le port a adoptée pour maintenir et améliorer sa position concurrentielle dans une industrie globale qui change vite.
- Plan directeur du port d'Halifax, qui consiste à fournir une rétroaction et une consultation à mesure que le port prépare des plans pour l'accostage simultané de deux porte-conteneurs ultra grands à un terminal.
- L'Administration a donné son avis en ce qui concerne les besoins de mouillage des navires à l'arrivée et au départ du nouveau terminal maritime Woodside d'Irving Oil.

Nouveau-Brunswick

- Simulation de l'arrivée de paquebots de croisière de classe Quantum plus gros à Saint John afin d'optimiser l'horaire des marées. Il en résulte des séjours plus longs dans le port, ce qui a un impact économique favorable sur la collectivité.
- L'Administration s'est impliquée dans la conception et la configuration du quai, ainsi que le soutien de TermPol pour le projet d'Énergie Est.
- En ce qui concerne Miramichi, l'Administration est intervenue dans l'évaluation de la zone pour voir si la rivière serait navigable en hiver.

Politiques du gouvernement fédéral

L'Administration s'efforce de contribuer aux politiques et aux initiatives du gouvernement fédéral. Le Conseil et la direction sont chargés de se conformer aux dispositions législatives et autres qui régissent l'Administration, notamment la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, les statuts de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et la directive émise en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Directive sur les frais de déplacement, d'hébergement et de congrès

Cette directive a obligé l'Administration à harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques en matière de frais de déplacement, d'hébergement, de congrès et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes du Conseil du Trésor sur les frais de déplacement, d'hébergement, de congrès et d'événements. L'Administration a révisé sa politique sur les déplacements, l'hébergement, les congrès et les événements, en date du 1er juillet 2016, et elle continue à y travailler afin qu'elle soit entièrement conforme à la directive.

La zone d'exploitation de l'Administration de pilotage de l'Atlantique est définie comme étant l'ensemble des eaux canadiennes à l'intérieur et autour des provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, y compris celles de la baie des Chaleurs au Québec. Dans cette région, l'Administration a 17 zones de pilotage obligatoire désignées. Chacune a des industries qui lui sont propres, et toutes sont desservies par des pilotes brevetés et ont les infrastructures voulues comme des services de bateaux-pilotes.

Les pilotes et les équipages de l'Administration doivent se déplacer afin d'offrir régulièrement des services de pilotage. Ces dépenses sont recouvrées directement auprès des clients à qui les services ont été fournis. Des frais de déplacement sont également engagés pour la formation du personnel de l'exploitation, qui se donne surtout en Europe et à Québec. Ces coûts sont inclus dans le budget de formation de l'Administration. La catégorie *Coûts d'exploitation des bateaux-pilotes* des états financiers de l'Administration englobe les frais de déplacement du personnel chargé de l'entretien des navires dans le cadre de leurs fonctions habituelles.

Les membres du Conseil et de la direction de l'Administration doivent faire des déplacements afin de répondre aux besoins des parties intéressées dans chaque zone et de gérer efficacement les ressources de l'Administration. Il leur arrive d'effectuer des déplacements périodiques en dehors de la zone d'exploitation de l'Administrateur pour rencontrer des représentants gouvernementaux, des associations de l'industrie et d'autres administrations de pilotage. Les congrès portent sur les activités maritimes de certains ports et spécifiquement sur le pilotage. Les frais de déplacement des administrateurs sont inclus dans les autres dépenses du Conseil, sous le poste *Services professionnels et spéciaux* des états financiers de l'Administration.

Le tableau au début de la colonne de droite montre les frais de déplacement, d'hébergement et de congrès pour l'exploitation ainsi que pour le personnel administratif et le Conseil.

Environnement propre et économie robuste

Une des principales raisons d'être de l'Administration est de protéger l'environnement et les collectivités contre les incidents maritimes. Tel qu'indiqué plus tôt, il y a eu en 2016 six incidents de navigation déclarés sans conséquences environnementales ni blessures. Conformément à la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, l'Administration n'a pas entrepris, en remplissant son mandat, des activités sur les terres fédérales ou en dehors du Canada qui ont eu de graves conséquences sur l'environnement.

Frais de déplacement, d'hébergement et de congrès

(en milliers de dollars)	**2016**
Exploitation	654
Formation	50
Ingénierie	17
Total des frais de déplacement pour l'exploitation	**721**
Administration	140
Conseil	32
Total des frais de déplacement pour l'administration	**172**
Hébergement	9
Congrès	13
Total des frais d'hébergement et de congrès	**22**
Total des frais de déplacement, d'hébergement et de congrès	**915**

Dernièrement, l'Administration a contribué à l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* qui a consisté à évaluer l'efficacité et l'efficience de l'application de la Loi et des règlements connexes, notamment la *Loi sur le pilotage*. L'Administration va participer à la vision à long terme du gouvernement en ce qui concerne les transports au Canada et faire en sorte de soutenir les efforts du gouvernement pour assurer « un environnement propre et une économie forte ».

L'Administration continue de surveiller et d'évaluer toutes les zones relevant de son mandat afin de déterminer s'il y a des changements de facteurs et de circonstances qui pourraient avoir une incidence sur la sécurité. Si un tel changement doit faire l'objet d'un examen plus approfondi, l'Administration fera appel à un facilitateur de l'extérieur pour effectuer un examen selon la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, qui a été mise au point par les administrations de pilotage et Transports Canada, utilise une méthode de gestion des risques éprouvée pour évaluer les circonstances dans la zone. Elle a été employée efficacement par l'Administration à plusieurs occasions par le passé afin de déterminer les risques inhérents des conditions changeantes.

En mars 2012, le Conseil a approuvé la recommandation du facilitateur de la MGRP consistant à faire du port de Belledune (N.-B.) une zone de pilotage obligatoire. Les modifications applicables au règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique ont été publiées en 2013 et des objections ont été reçues. Un enquêteur a été nommé en 2016 et l'Administration attend l'examen qu'a fait l'enquêteur de la recommandation concernant Belledune. Un examen selon la MGRP pour évaluer le statut de pilotage non obligatoire de Sheet Harbour (N.-É.) a débuté en 2016 et devrait être terminé au début de 2017. Un examen de Pictou (N.-É.) est prévu pour 2017.

L'Administration soutient l'initiative du gouvernement en ce qui concerne la maîtrise des coûts. En 2016, l'APA a diminué ses frais d'administration et d'affectation de 12,4 % par rapport à 2015. Les charges d'exploitation sont liées plus directement à l'efficacité, la fiabilité et la sécurité du service, et elles sont difficiles à réduire sans porter préjudice aux parties intéressées. Ces dépenses et les tarifs correspondants sont discutés avec les parties intéressées, et leur soutien est mesuré pour les investissements ou niveaux de service futurs. Les charges d'exploitation en 2016 étaient égales à celles de 2015.

Avec le concours des initiatives gouvernementales, l'Administration met l'accent sur la santé au travail en donnant à tous ses employés un accès confidentiel à un programme d'aide aux employés et à leur famille, qui leur est fourni gratuitement ainsi qu'aux personnes à leur charge par une tierce partie. L'Administration encourage aussi un milieu de travail où la violence, le harcèlement et la discrimination ne sont pas tolérés, en observant une politique de prévention de la violence et du harcèlement au travail.

RÉSUMÉS DES *ports principaux*

L'Administration a 17 ports de pilotage obligatoire, mais les quatre principaux génèrent plus de 80 % des recettes.

Halifax (N.-É.)

Description du port et défis de la navigation

Halifax, qui est le port de transport maritime le plus diversifié du Canada atlantique, a beaucoup d'installations, entre autres deux terminaux pour les porte-conteneurs, un terminal pour les porte-voitures, un terminal pétrolier, un quai pour le gypse, des postes d'accostage pour les paquebots de croisière, des quais pour le fret en vrac, un chantier naval, des quais maritimes et des installations pour les navires ravitailleurs en haute mer.

Les pilotes doivent se familiariser avec chaque installation et les différents types de navires qui font escale à Halifax. Il y a également deux ponts portuaires et le chenal dans lequel il faut naviguer pour atteindre certaines installations.

Affectations de pilotage

	2016		2015		2014	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Porte-conteneurs	1 113	42,1 %	993	35,6 %	888	32,2 %
Fret général	774	29,3 %	941	33,8 %	874	31,7 %
Pétroliers	315	11,9 %	390	14,0 %	486	17,6 %
Paquebots de croisière	277	10,5 %	288	10,3 %	276	10,0 %
Autres	165	6,2 %	175	6,3 %	236	8,5 %
Affectations totales	2 644	100,0 %	2 787	100,0 %	2 760	100,0 %

13 pilotes 8 équipages

2 bateaux-pilotes appartenant à l'APA :
Chebucto Pilot – en service depuis 2012
APA nº 1 – en service depuis 1976

Résumé financier de 2016

Les recettes pour la zone ont été inférieures de 2 % aux prévisions, avant tout en raison de la baisse des coûts du carburant et des recettes générées par la redevance carburant. Les porte-conteneurs plus gros qui faisaient régulièrement escale dans le port pendant la deuxième moitié de 2015 ont continué à venir en 2016. Les affectations pour le fret général et les pétroliers ont été perdues en raison de l'augmentation des capitaines brevetés. Les dépenses ont été inférieures de 5 % aux prévisions, la plupart des économies ayant été réalisées avec les dépenses liées aux bateaux-pilotes. La zone a terminé l'année avec un bénéfice de 556 000 $, en excluant le supplément.

Baie Placentia (T.-N.-L.)

Description du port et défis de la navigation

Les deux principales installations dans la baie sont une raffinerie de pétrole à Come-by-Chance et un terminal de transbordement à Whiffen Head. Le terminal de transbordement reçoit le pétrole acheminé par gros navires-citernes depuis les champs pétrolifères Hibernia, Terra Nova et White Rose, et il l'exporte dans des pétroliers plus petits pouvant faire escale dans des ports qui n'ont pas le grand tirant d'eau de la baie Placentia. La raffinerie pétrolière est capable de raffiner de nombreuses qualités de brut et elle fournit des matières premières provenant du golfe du Mexique, du Moyen-Orient, du large de Terre-Neuve et d'ailleurs.

Outre les deux principales installations de la baie Placentia, il y a la fonderie de nickel de Long Harbour, une usine d'asphalte à la pointe de la baie et des usines de traitement du poisson.

Certains des plus gros navires à flot font escale dans la baie Placentia, et les pilotes de l'APA s'occupent de la navigation et de l'accostage de ces bateaux avec énormément de précision et de compétence. Ils doivent se tenir constamment au courant des conditions météorologiques dans la région, car il y a de puissants vents dominants au poste d'embarquement des pilotes et des vents très imprévisibles à mesure qu'ils remontent la baie. Le maniement des remorqueurs utilisés pour l'escorte et l'accostage des navires exigent une coordination et un travail d'équipe exceptionnels.

Affectations de pilotage

	2016		2015		2014	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétroliers	1 023	97,2 %	882	97,7 %	924	97,7 %
Autres	30	2,8 %	21	2,3 %	22	2,3 %
Affectations totales	1 053	100,0 %	903	100,0 %	946	100,0 %

La baie Placentia fait partie d'un district qui partage ses ressources en pilotes avec trois ports, dont St. John's et Holyrood (T.-N.-L.).

13 pilotes dans le district
8 équipages fournis par l'entrepreneur

3 bateaux-pilotes appartenant à l'APA :
Atlantic Pilot – en service depuis 2007
Avalon Pilot – en service depuis 2007
APA nº 18 – en service depuis 1974

Résumé financier de 2016

Il y a eu, en 2016, beaucoup d'affectations dans la baie Placentia par rapport à 2015. Les fermetures pour cause d'entretien ont eu lieu comme prévu et la taille moyenne des navires dans la zone a augmenté. Une petite barge-citerne a commencé à être utilisée en milieu d'année et a nécessité un service de pilotage. Les recettes ont dépassé de 12 % les prévisions, ce qui est à l'opposé du manque à gagner de 2015. Les dépenses totales du port ont été conformes aux prévisions à 1 % près. La zone a terminé l'année 2016 avec un bénéfice de 700 000 $, compte non tenu du supplément.

Détroit de Canso (N.-É.)

Description du port et défis de la navigation

Le détroit de Canso a un des meilleurs ports en eau profonde qui ne gèle pas sur la côte est de l'Amérique du Nord. Il possède plusieurs installations, notamment un terminal de transbordement, un terminal pour les produits du papier, un terminal pour le charbon qui alimente une centrale, un terminal pour le fret général et les marchandises diverses, et une installation pour l'agrégat.

Le détroit de Canso est exposé sur sa façade est au climat de l'Atlantique Nord, qui peut causer des conditions météorologiques imprévisibles pour les pilotes. Le terminal de transbordement reçoit de très gros pétroliers qui transportent du brut et qui exigent une coordination avec les remorqueurs nécessaires pour l'accostage de ces navires.

Affectations de pilotage

	2016		2015		2014	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétroliers	338	51,9 %	330	44,1 %	250	35,2 %
Fret général	234	35,9 %	304	40,6 %	380	53,4 %
Autres	79	12,1 %	115	15,3 %	81	11,4 %
Affectations totales	651	100,0 %	749	100,0 %	711	100,0 %

Le détroit de Canso fait partie d'un district qui inclut Sydney et Bras d'Or, et qui partage les ressources en pilotes entre ses trois ports.

9 pilotes dans le district

Bateaux-pilotes et équipages fournis par l'entrepreneur

Résumé financier de 2016

Les navires qui transportent du fret général ont été moins nombreux dans la région en raison d'un déclin de l'activité de transbordement de charbon. Ces navires représentaient certaines des affectations qui rapportaient le plus à l'Administration dans le détroit. Le nombre de pétroliers plus gros a augmenté dans la région, mais il y a eu moins d'affectations pour un petit navire-citerne. Du fait de cet ajustement de la composition des affectations, les recettes ont été supérieures de 5 % à ce qui avait été prévu. Les dépenses totales ont dépassé de 4 % les prévisions, en raison de l'affectation des coûts de pilotage dans le district du Cap-Breton. La zone a terminé l'année 2016 avec une perte de 97 000 $, compte non tenu du supplément.

Saint John (N.-B.)

Description du port et défis de la navigation

Saint John a déplacé environ 26,4 millions de tonnes métriques de fret en 2016. La ville compte la plus grande raffinerie de pétrole au Canada, un terminal d'importation de GNL, un terminal pour les porte-conteneurs et deux terminaux pour les paquebots de croisière. Il y a plusieurs autres terminaux qui servent pour les produits forestiers, les cargaisons liées à des projets, le vrac sec comme la potasse et le vrac liquide comme la mélasse.

Le port de Saint John présente plusieurs défis dont les pilotes doivent tenir compte. Tout d'abord, il peut y avoir jusqu'à 9 m (28 pi) d'écart entre la marée basse et haute. Il y a aussi des courants causés par le déversement de la rivière Saint-Jean, qui présentent encore plus de difficultés au printemps, en raison de la crue nivale provoquée par la neige et la glace fondante. L'eau fraîche de la rivière qui se mélange à l'eau de mer plus dense provoque un courant de densité. La configuration physique du port, notamment le passage étroit aux chutes réversibles, contribue aux courants et aux contre-courants complexes et assez imprévisibles.

Affectations de pilotage

	2016		2015		2014	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétroliers	993	61,9 %	1 141	64,1 %	1 195	68,3 %
Porte-conteneurs	215	13,4 %	185	10,4 %	184	10,5 %
Autres	182	11,3 %	164	9,2 %	107	6,1 %
Paquebots de croisière	127	7,9 %	120	6,8 %	99	5,7 %
Fret général	87	5,4 %	169	9,5 %	165	9,4 %
Affectations totales	1 604	100,0 %	1 779	100,0 %	1 750	100,0 %

9 pilotes 8 équipages

2 bateaux-pilotes appartenant à l'APA :
Captain A. G. Soppitt – en service depuis 2013
Fundy Pilot – en service à l'APA depuis 2005, construit en 1984

Résumé financier de 2016

Au début de 2016, on a annoncé que la mine de potasse de la région allait cesser ses activités, ce qui entraînerait une diminution du trafic de navires transportant du fret. Pour une deuxième année d'affilée, il y a eu un ralentissement prolongé pour cause d'entretien de la raffinerie au quatrième trimestre et les recettes de pilotage pour la région ont été en deçà de 11 % de ce qui avait été prévu. Les dépenses du port ont été inférieures de 7 % aux prévisions, des économies ayant été réalisées sur les salaires et les avantages sociaux des pilotes, compte non tenu du supplément. En excluant les revenus tirés du supplément carburant, la zone a terminé l'exercice avec une perte de 89 000 $.

Aperçu financier

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a affiché un bénéfice en 2016, après deux années consécutives de pertes. Les recettes ont été inférieures de moins de 1 % aux prévisions en raison d'une baisse des rentrées générées par le supplément carburant. La taille moyenne des navires, qui avait diminué l'année d'avant, a augmenté à nouveau en 2016. Les recettes tarifaires de l'Administration sont avant tout basées sur la taille des navires mesurée en unités de pilotage. Les dépenses totales ont reculé de 1,4 % par rapport à l'exercice précédent et ont été inférieures de 2,7 % aux prévisions, principalement avec les salaires et les avantages sociaux des employés, les coûts d'exploitation des bateaux-pilotes, et les services professionnels et spéciaux.

La discussion qui suit à propos du niveau d'activité dans chacun des ports concerne uniquement les affectations de pilotage et ne porte pas sur le trafic de fret ou de navires dans un port. Plusieurs facteurs peuvent se traduire par une différence entre l'activité déclarée par l'Administration et celle signalée par un autre organisme tel qu'une administration portuaire. Ces facteurs comprennent notamment les navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire, ceux qui utilisent des marins ayant des brevets de pilotage et la quantité de fret à bord d'un navire. L'Administration rend compte des affectations effectuées par ses pilotes, mais elle ne fait pas un suivi de la quantité de fret qu'un navire transporte.

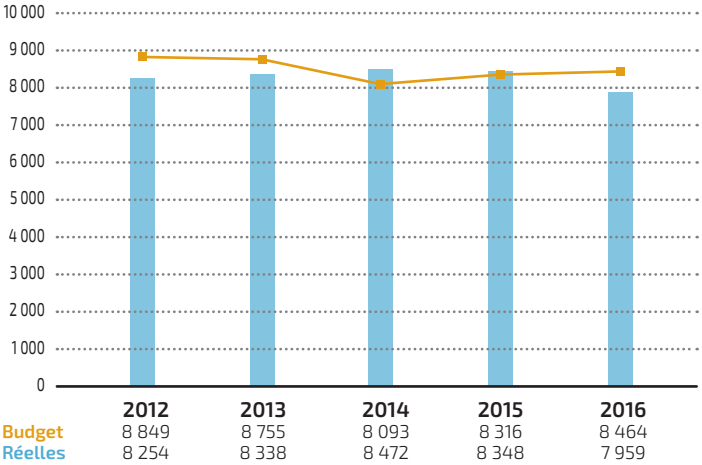
Les budgets, qui sont préparés en même temps que le plan directeur de l'Administration, reposent sur le trafic de navires prévu pour l'année suivante. La direction se réunit à plusieurs reprises avec les parties intéressées afin de discuter des questions financières et du service, notamment des attentes en termes de trafic et des exigences tarifaires. Les projections pour l'année à venir sont établies à la fin du printemps et au début de l'été.

Les projections budgétaires commencent par une estimation du nombre et du type de bateaux appelés à faire escale dans les ports du Canada atlantique. Les navires battant pavillon étranger composent l'essentiel des embarcations desservies par l'Administration - en 2016, ils ont représenté 79 % des affectations et généré des recettes correspondantes. L'Administration avait prévu qu'il y aurait davantage d'affectations en 2016 et que la tendance vers des navires plus petits se poursuivrait. Au lieu de cela, elle a effectué 7 959 affectations de pilotage pendant l'année, soit 505 affectations ou 6 % de moins que prévu. Le nombre réel d'affectations a diminué de 389 ou 4,7 % par rapport à 2015. Toutefois, la taille moyenne des navires a augmenté de 32 unités ou 7,9 % par affectation, pour s'établir à 436 unités de pilotage par affectation en 2016.

Pour les cinq dernières années, les affectations réelles ont été conformes à 97,4 % aux prévisions.

Le tableau ci-dessous montre une ventilation des affectations par principale catégorie en 2016, par rapport aux deux années précédentes.

Affectations de pilotage prévues et réelles 2012-2016



Nombre d'affectations 2014-2016

	2016		2015		2014	
	Affectations	%	Affectations	%	Affectations	%
Pétroliers	3 114	39 %	3 230	39 %	3 413	40 %
Fret général	1 787	23 %	2 086	25 %	2 035	24 %
Porte-conteneurs	1 363	17 %	1 197	14 %	1 092	13 %
Autres	962	12 %	1 012	12 %	1 203	14 %
Paquebots de croisière	733	9 %	823	10 %	729	9 %
Total	7 959	100 %	8 348	100 %	8 472	100 %

L'entretien des installations liées à l'extraction ou au raffinage de pétrole en haute mer peut avoir un impact considérable sur l'Administration. Dans le cas de la baie Placentia (T.-N.-L.) et de Saint John (N.-B.), cela a été préjudiciable pour les finances de l'Administration en 2015. Un ralentissement prolongé des activités de la raffinerie de Saint John, pour cause d'entretien, a eu un effet similaire dans la zone en 2016. Des annonces ont été faites plus tôt dans l'année à propos de la suspension des opérations de la mine de potasse de Saint John et de celle de gypse à Bras d'Or (N.-É.). Cela a eu pour effet de réduire les activités de fret général dans ces ceux zones de pilotage obligatoire. Halifax (N.-É.) a accueilli davantage de gros porte-conteneurs qui ont fait des escales supplémentaires à partir de septembre 2015.

Les capitaines qui ont l'expérience voulue et qui ont passé un examen pour obtenir leur brevet, peuvent piloter leurs propres navires dans les zones qui leur sont désignées. Cela a eu pour effet de réduire les affectations de pilotage, surtout dans le port de St. John's (T.-N.-L.) et dans une moindre mesure celui d'Halifax. En 2016, il y a eu 1 678 mouvements effectués par des capitaines brevetés, contre 1 465 en 2015.

Recettes 2014 – 2016 (en milliers de dollars)

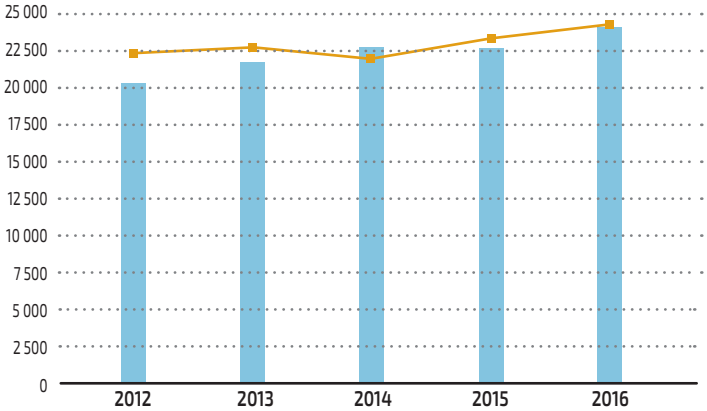
	2016		2015		2014	
	Recettes	%	Recettes	%	Recettes	%
Pétroliers	12 409	52 %	11 062	49 %	11 620	52 %
Fret général	4 310	18 %	4 849	21 %	4 598	20 %
Porte-conteneurs	3 678	15 %	2 981	13 %	2 496	11 %
Autres	1 910	8 %	1 756	8 %	2 024	9 %
Paquebots de croisière	1 760	7 %	1 974	9 %	1 745	8 %
Total	24 067	100 %	22 622	100 %	22 483	100 %

L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle en tire 97,8 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

En 2016, les pétroliers ont compté pour 52 % des rentrées (49 % en 2015 et 52 % en 2014). La variation dans les affectations de pétroliers a davantage d'impact sur les recettes que les autres types de navires. Les pétroliers ont tendance à être plus gros que la moyenne et rapportent davantage que les autres navires. Dans certains ports qui dépendent surtout du trafic des pétroliers, entre autres le détroit de Canso (N.-É.) et la baie Placentia, le pilotage pose plus de défis, car il faut tenir compte de la distance, de la durée pendant laquelle un pilote manœuvre et de l'obligation d'avoir des bateaux-pilotes plus robustes. Par conséquent, les coûts pour fournir le service demandé sont plus élevés que dans d'autres ports. Les recettes moyennes par affectation doivent aussi être plus élevées pour payer le service dans ces ports.

En 2016, les recettes de l'Administration ont été inférieures de 190 000 $ ou 0,8 % aux prévisions. Le tableau ci-dessous montre les recettes prévues et réelles pour les cinq dernières années. Pendant cette période, le total des recettes réelles a été conforme à 97,1 % aux prévisions cumulatives.

Recettes prévues au budget et réelles pour 2012-2016 (en milliers de dollars)



	2012	2013	2014	2015	2016
Budget	22 255	22 692	21 882	23 436	24 283
Réelles	20 341	21 576	22 562	22 673	24 093

L'Administration offre ses services dans 17 zones de pilotage obligatoire. Elle en tire 97,8 % de ses recettes, le reste provenant des ports où le pilotage n'est pas obligatoire.

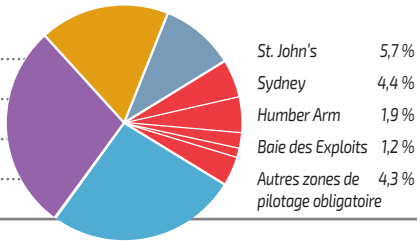
Recettes tirées des zones de pilotage obligatoire

En 2016, l'Administration a tiré 82,5 % de ses revenus de quatre grands ports de pilotage obligatoire. La baie Placentia a rapporté le plus, soit 28,1 % des recettes totales, suivi d'Halifax, de Saint John et de Canso avec, respectivement 26,3 %, 17,8 % et 10,3 % des rentrées.

Le reste des recettes (17,5 %) a été généré par les 13 autres ports de pilotage obligatoire, St. John's venant en tête. Le tableau ci-dessous est une représentation graphique de la contribution des ports aux recettes.

Pourcentage des recettes tirées du pilotage obligatoire par port – 2016

Baie Placentia	28,1 %
Halifax	26,3 %
Saint John	17,8 %
Autre	17,5 %
Canso	10,3 %
Total	100,0 %



La baie Placentia est une source de rentrées importante pour l'Administration et une zone où elle a beaucoup investi dans les bateaux-pilotes et pour augmenter le nombre de pilotes. Les affectations dans la région sont générées avant tout par deux importants clients du secteur pétrolier – la raffinerie de Come-by-Chance et le terminal de transbordement de Whiffen Head. La raffinerie a fermé comme prévu pour des travaux d'entretien, sans les graves conséquences que l'Administration a subies en 2015. Les affectations ont dépassé de 11 % les prévisions pour l'année. Comme les affectations pour des navires plus gros ont augmenté, les recettes dans la zone ont dépassé de 702 000 $ ou 11,9 % les prévisions pour 2016.

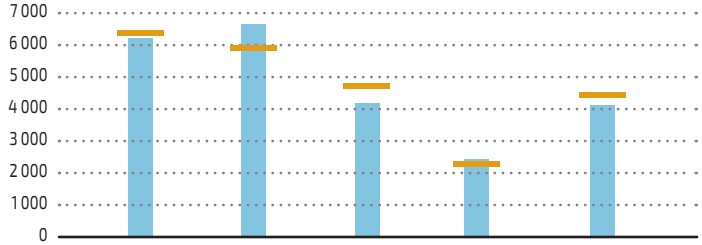
Halifax est aussi une source de rentrées importante, car il s'agit du port le plus achalandé de l'Administration. Les affectations de pilotage ont diminué parce qu'il y en a moins eu pour le fret général et les pétroliers. Le déclin dans ces deux catégories s'explique en partie par une augmentation des capitaines brevetés. Ces reculs ont été partiellement compensés par une augmentation de 12,1 % des porte-conteneurs en 2016. L'augmentation des gros porte-conteneurs, qui a commencé en 2015, s'est poursuivie. Globalement, les affectations de pilotage dans le port ont été inférieures de 6,7 % aux prévisions, les recettes étant de 118 000 $ ou 1,9 % en deçà de ce qui avait été prévu.

Pour une deuxième année d'affilée, il y a eu des travaux d'entretien prolongés à la raffinerie de Saint John, ce qui a eu pour effet de réduire les affectations de pétroliers. La zone a aussi connu un déclin des affectations de fret général imputable à l'arrêt des activités à la nouvelle mine de potasse dans la ville voisine de Sussex. L'Administration s'attendait à ce que la production de cette nouvelle mine augmente. Ces déclins ont été compensés en partie par une augmentation du trafic de porte-conteneurs, des escales de paquebots de croisière et des affectations de remorqueurs et barges. Les navires ont été en moyenne plus gros que prévu et que l'année d'avant, ce qui a donné un tarif moyen supérieur par affectation. Au final, les affectations de pilotage pour le port ont été inférieures de 14,6 % aux prévisions et les recettes correspondantes ont été de 539 000 $ ou 11,4 %, en deçà des prévisions.

Dans le détroit de Canso, le trafic de pétroliers a été similaire aux niveaux de 2015. Les navires plus petits, qui rapportent moins mais avaient contribué à augmenter les affectations à Canso en 2015, ont arrêté de passer dans la zone. Les pétroliers plus gros ont compensé ce manque à gagner en 2016. Une activité de transbordement de charbon (entre navires) dans la zone a ralenti en raison d'une baisse de la demande mondiale pour ce produit et de la faiblesse des cours mondiaux du charbon. Les affectations dans le détroit de Canso ont été inférieures de 4 % aux prévisions mais la taille moyenne des navires a augmenté. Du fait de ces facteurs, les recettes pour la zone en 2016 ont été de 121 000 $ ou 5,3 % supérieures aux prévisions, en dépit de la baisse d'activité.

Le tableau au début de la page suivante montre les recettes réelles et prévues au budget par zone de pilotage obligatoire en 2016.

Recettes prévues au budget et réelles dans les zones de pilotage obligatoire en 2016 (en milliers de dollars)



	Halifax	Baie Placentia	Saint John	Canso	Autres
Budget	6 320	5 917	4 722	2 296	4 441
Réelles	6 202	6 619	4 183	2 417	4 113

Tel qu'indiqué précédemment, les dépenses de l'Administration ont été inférieures de 2,7 % aux prévisions. L'Administration a investi dans de l'équipement plus robuste et de l'entretien préventif supplémentaire pour ses bateaux-pilotes. Cela a eu pour effet de réduire de 31,9 % les coûts de réparation en 2016. Les changements dans le personnel administratif ont entraîné une baisse de 11,1 % des salaires et avantages sociaux. Des économies ciblées ont été prévues pour les services professionnels et spéciaux, notamment les dépenses du Conseil, les honoraires juridiques et les redevances de Transports Canada. Cette catégorie de coûts a été réduite de 17,4 % par rapport aux niveaux de 2015. Ce sont les principaux facteurs qui expliquent que les dépenses ont globalement diminué de 1,4 % et fini l'année en étant inférieures aux prévisions.

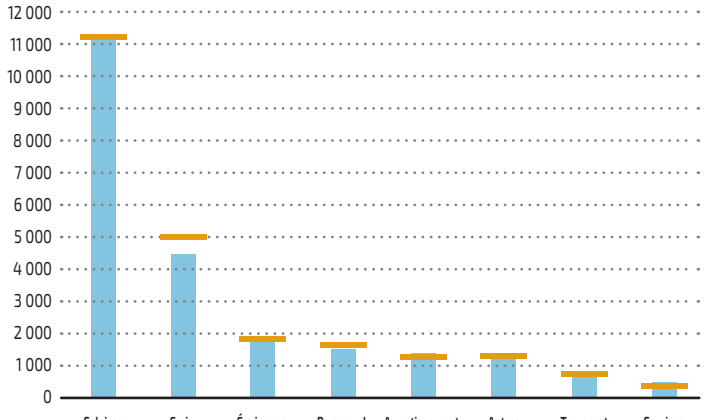
Les honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes incluent tous les coûts associés à la rémunération des pilotes salariés, ainsi que la part versée aux pilotes contractuels qui desservent des ports plus petits dont les niveaux d'activité sont irréguliers. Les pilotes contractuels dans ces zones reçoivent une portion des recettes de pilotage, ce qui limite l'exposition de l'Administration aux fluctuations de l'activité.

L'Administration a une entente avec ses pilotes salariés qui les incite à donner une date ferme de départ à la retraite. Par conséquent, elle a reçu depuis 2013 un préavis de la part de huit pilotes qui se sont engagés à prendre leur retraite à une date précise, la plupart du temps avec deux années d'avance. Cela a permis à l'Administration d'embaucher au besoin des pilotes remplaçants. Ces salaires supplémentaires représentent un coût à court terme, mais ils permettent à la longue à l'Administration d'avoir le nombre voulu de pilotes pour fournir les services dont ses clients ont besoin. Étant donné les embauches récentes, le programme d'apprentis-pilotes supplémentaires a été ralenti pour assurer la formation adéquate de ceux qui ont déjà été ajoutés. Cela s'est traduit par des dépenses moins élevées que prévu avec les pilotes.

Les économies réalisées avec l'entretien des bateaux-pilotes, combinées aux prix moins élevés que prévu du carburant, ont permis de faire des économies substantielles au niveau des coûts d'exploitation des bateaux-pilotes. Les dépenses de carburant sont recouvrées directement grâce à un supplément carburant, ce qui entraîne une baisse équivalente des rentrées. Du fait de la transition dans les effectifs, il y a eu pendant l'année moins d'équivalents temps plein par rapport aux prévisions. La promotion interne d'un matelot de pont au poste de capitaine de vedette a permis d'avoir un employé occasionnel jusqu'à ce qu'un concours soit tenu et que le poste permanent soit comblé. La restructuration des postes à l'administration et à l'affectation a entraîné des économies historiques, après un pic en 2015. Les amortissements et dépréciations ont augmenté, car l'Administration a accéléré le déploiement prévu des appareils portatifs de navigation. Le transport et les déplacements demeurent élevés en raison du nombre de pilotes qui continuent d'avoir des affectations de formation. Tel qu'indiqué plus tôt, des économies ont été réalisées en réduisant les honoraires juridiques et autres services professionnels et spéciaux.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses prévues et réelles pour 2016, en milliers de dollars.

Dépenses prévues au budget et réelles en 2016 (en milliers de dollars)



	Salaires, honoraires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	Équipages des bateaux-pilotes	Personnel administratif	Amortissement et dépréciation	Autres dépenses d'exploitation	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux
Budget	11 256	5 016	1 826	1 639	1 316	1 305	756	405
Réelles	11 208	4 457	1 768	1 534	1 375	1 352	794	408

L'Administration avait prévu une marge bénéficiaire de 2,1 % sur les recettes de 24 000 000 $ attendues en 2016, compte non tenu du supplément. En raison surtout de la baisse des coûts évoquée plus haut, l'Administration a terminé l'exercice 2016 avec un bénéfice de 3,9 % sur des revenus de 23 800 000 $. Le supplément a rapporté 278 000 $ de plus et a ajouté 1,1 % à la marge bénéficiaire.

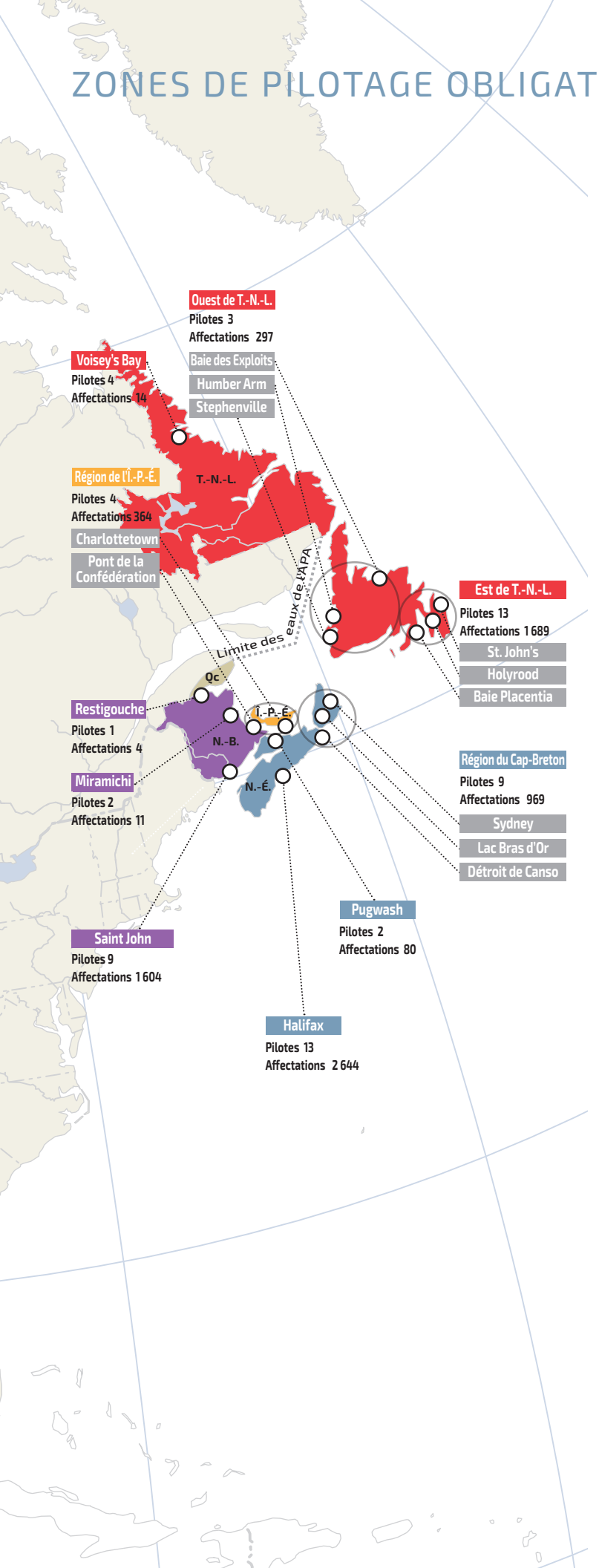
Le budget des immobilisations de l'Administration pour 2016 s'élevait à 2 700 000 $. Les dépenses réelles pour l'exercice ont été de 686 000 $. L'Administration est en train de chercher des navires d'occasion de bonne qualité. Ce projet pluriannuel était partiellement prévu au budget de 2016, mais les navires n'avaient pas encore été achetés en fin d'année. D'importantes mises à niveau prévues au budget doivent être faites en ce qui concerne les navires de la baie Placentia, car les transmissions étaient défectueuses, mais la portion des travaux qui devait se faire en 2016 a été effectuée à la fin de 2015. D'autres navires ont été mis en cale sèche en 2016 et fait chacun l'objet de travaux d'envergure variable dont l'essentiel a été capitalisé. Les projets reliés aux quais et structures continuent d'être reportés, le temps d'étudier des options pour l'emplacement des bateaux-pilotes à Halifax et dans la baie Placentia. L'Administration a demandé à une firme d'ingénierie de faire une étude sur la digue de Herring Cove et le quai gouvernemental connexe en dehors d'Halifax, et elle examine les recommandations afin de déterminer l'investissement nécessaire pour maintenir les installations en état de fonctionnement. Après un essai concluant des appareils portatifs de navigation, l'Administration a étendu l'utilisation des tablettes parmi ses pilotes et a devancé leur déploiement.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses d'immobilisation prévues au budget et réelles pour 2016.

Dépenses prévues au budget et réelles 2016 (en milliers de dollars)

	Budget	Réelles
Achat de bateaux-pilotes	1 500	—
Radoub et équipement de bateaux-pilotes	725	490
Quais et structures	385	27
Matériel informatique et mobilier	77	130
Logiciel	24	39
Total	**2 731**	**686**

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE



Région desservie

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador, comme le montre la carte. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 17 zones de pilotage obligatoire.

L'Administration a désigné d'autres zones où il y a une certaine activité commerciale. Comme le pilotage n'y est pas obligatoire, l'Administration a émis des brevets de pilote pour ces zones et elle va s'efforcer de fournir un service de pilotage, sous réserve de la disponibilité des pilotes et pourvu que cela n'ait pas d'impact sur le service de pilotage obligatoire.

Données provenant des zones de pilotage obligatoire

Affectations	2016	2015	2014
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 604	1 779	1 750
Miramichi	11	13	2
Restigouche	4	10	7
Terre-Neuve-et-Labrador			
Voisey's Bay	14	12	12
Ouest de T.-N.-L.			
Humber Arm	184	185	208
Stephenville	9	16	16
Baie des Exploits	104	99	151
Est de T.-N.-L.			
St. John's	598	594	855
Holyrood	38	30	39
Baie Placentia	1 053	903	946
Nouvelle-Écosse			
Halifax	2 644	2 787	2 760
Région du Cap-Breton			
Détroit de Canso	651	749	711
Sydney	314	334	342
Lac Bras d'Or	4	48	34
Pugwash	80	103	80
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	252	270	215
Pont de la Confédération	112	130	64
Zones de pilotage non obligatoire	283	286	280
Total	**7 959**	**8 348**	**8 472**

PERSPECTIVES D'AVENIR
2017 et au-delà

Bateaux-pilotes

L'Administration poursuit son projet de remplacement des bateaux-pilotes. Au cours des 10 dernières années, quatre navires ultramodernes ont été construits : deux pour la baie Placentia (T.-N.-L.), un pour Halifax (N.-É.) et un Saint John (N.-B.). L'Administration a examiné plusieurs modèles afin de déterminer s'il y aurait des navires optimaux pouvant offrir une plateforme stable et robuste pour les pilotes, tout en réduisant les coûts d'entretien et d'inutilisation. Pour l'heure, elle recherche surtout des navires d'occasion ayant moins de 10 ans, qui pourraient servir de bateaux principaux ou de rechange dans un port, compte tenu de leur âge et de leurs spécifications.

Perspectives commerciales

L'Administration surveille activement les développements économiques dans la région, car les nouveaux projets ou ajustements proposés pour l'exploitation actuelle affectent grandement ses finances et les ressources nécessaires pour servir les parties intéressées.

Depuis la deuxième moitié de 2015, le trafic de porte-conteneurs augmente à Halifax. Le nombre et la taille moyenne des navires sont en hausse. Cette tendance devrait se poursuivre dans un avenir prévisible, car le port d'Halifax se prépare pour la prochaine génération de porte-conteneurs et une compagnie faisant escale dans le port depuis longtemps est en train de déployer une nouvelle flotte de navires beaucoup plus gros que la génération précédente. Les paquebots de croisière vont peut-être représenter l'essentiel de l'augmentation de l'activité à Halifax; le port attend quelque 180 navires en 2017, soit 25 % de plus qu'en 2016.

Les paquebots de croisière à Saint John continuent d'afficher une modeste croissance, l'augmentation des passagers étant due au fait que les navires sont plus gros mais pas plus nombreux. Le projet d'oléoduc Énergie Est, qui propose d'amener l'oléoduc de TransCanada à un terminal à Saint John et d'exporter du pétrole à partir de là, contribuerait à augmenter considérablement la navigation à Saint John. Dans la baie des Chaleurs, l'APA a recommandé que Belledune (N.-B.) devienne un port de pilotage obligatoire, comme cela a été déjà mentionné. Sur la côte sud de la péninsule de Gaspé, l'APA surveille le développement d'une cimenterie à Port Daniel afin de déterminer si une étude selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP) est nécessaire dans la région pour savoir si le pilotage obligatoire s'impose.

Dans la baie Placentia, la raffinerie de pétrole de Come-by-Chance continue d'accroître son efficacité et sa production, tout en lançant un service de souteur. Le terminal de transbordement de Whiffen Head devrait recevoir du pétrole du projet Hebron, une fois que la production débutera fin 2017. Cela va contribuer à accroître la navigation dans les prochaines années et assurera un approvisionnement constant une fois que la production des autres projets s'épuisera.

Le dragage du port en 2012 permet à Sydney (N.-É.) d'attirer des navires plus gros. Il est question de construire un terminal pour les porte-conteneurs et d'agrandir les quais pour permettre l'accostage simultané de deux grands paquebots de croisière. L'industrie des croisières devrait connaître un essor au cours des prochaines années, 93 paquebots devant faire escale en 2017, contre 54 en 2016.

Il y a deux projets d'installations pour l'exportation de GNL en Nouvelle-Écosse, l'un à Goldboro, sur la côte est, et l'autre à Bear Head, dans le détroit de Canso. L'APA surveille le développement des deux projets.

Le terrain prévu pour le nouveau terminal pour les porte-conteneurs dans le détroit de Canso ayant été acheté, le projet peut aller de l'avant. Une fois les travaux entamés, le terminal pourrait être opérationnel dans les 26 mois qui suivent. NuStar Energy a renouvelé un contrat d'entreposage à long terme à Point Tupper. Les affectations de pilotage reliées au produit entreposé dans le terminal dépendent grandement des marchés et des cours mondiaux du pétrole. NuStar a proposé que l'oléoduc d'Énergie Est, qui doit pour l'instant se terminer à Saint John, soit prolongé jusqu'à la raffinerie de Canso où le pétrole pourrait être entreposé puis exporté par bateau jusqu'en Europe et en Asie.

Situation économique

Les recettes de l'Administration sont influencées par le trafic maritime et sa composition en termes de taille et de types de navires. Les niveaux de trafic annuels dépendent surtout de la situation économique de l'industrie maritime dans la région de l'Atlantique. Il est très difficile de prévoir le trafic pour les années à venir, car il y a de nombreux facteurs en jeu que l'Administration ne contrôle guère.

Pour préparer le plan directeur de 2017-2021, l'Administration a utilisé plusieurs sources d'information afin de prédire les niveaux de trafic. Les habitudes des années antérieures ont été combinées aux changements dans chacun des secteurs commerciaux, aux expansions ou contractions annoncées ou attendues, et aux conditions financières générales. L'Administration a aussi consulté les parties intéressées, notamment l'industrie maritime et les administrations portuaires, pendant les réunions de consultation et les communications directes, afin d'obtenir une rétroaction sur les volumes et activités futurs.

Les changements dans le secteur énergétique, surtout le pétrole, et les autres industries influencent le plus les activités de l'Administration. Comme la moitié des recettes proviennent de l'exploitation pétrolière, les fluctuations de la demande et des méthodes de livraison du brut peuvent affecter grandement les résultats de l'Administration. Le secteur des porte-conteneurs est très concurrentiel et sensible aux coûts. En prévision de l'ouverture du canal de Panama élargi, il y a eu une consolidation de cette industrie et une transition vers des navires plus gros. Les ports qui peuvent accueillir ces bateaux plus grands devraient connaître une croissance du secteur. La faiblesse du dollar canadien a entraîné une augmentation du tourisme et devrait favoriser une hausse des croisières dans plusieurs ports de l'Administration.

L'Administration projette une progression de ses activités et établit son budget sur la base de 8 119 affectations. Elle prévoit dégager un bénéfice de 881 000 $, soit un rendement de 3,5 % sur les recettes, pour 2017 et de 1 221 000 $, ou un rendement de 4,7 % sur les recettes, en 2018. Ces résultats incluent les recettes tirées du supplément qui prend fin en 2019.

Ajustements tarifaires pour 2017 et 2018

Après avoir examiné le rendement de chaque port, l'Administration a proposé des modifications tarifaires en deux temps. Les tarifs sont établis pour chaque port, dont 13 ports de pilotage obligatoire en 2017 et 12 en 2018. Les autres zones de pilotage non obligatoire verront aussi leurs tarifs augmenter chaque année. Tous ces changements devraient se traduire par une hausse globale des tarifs de 4,12 % en 2017 et de 3,33 % en 2018.

L'Administration continue d'examiner les besoins en matière de service des clients dans chaque grand port afin de déterminer les exigences opérationnelles par rapport au nombre ou à la disponibilité des pilotes et des bateaux-pilotes. Les clients ont indiqué que le pilotage est essentiel et ils ont demandé que les effectifs soient maintenus ou augmentés afin de fournir le niveau de service qu'ils recherchent. L'APA a tenu compte des exigences des clients pour établir ses tarifs. Ces augmentations visent à soutenir les coûts liés au nombre de pilotes souhaité, la technologie mise à leur disposition et les dépenses occasionnées par l'ajout de deux bateaux-pilotes.

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément aux Normes internationales d'information financière. Ils reposent sur les meilleures estimations et jugements de la direction lorsque cela est approprié. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information contenue dans les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de tenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu des informations financières exactes.

La direction de l'Administration doit gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, aux règlements administratifs de l'Administration et aux instructions données par le gouverneur en conseil en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Les membres de l'Administration sont responsables de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses obligations en matière d'informations financières et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les auditeurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur la recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue un audit indépendant des opérations et des états financiers de l'Administration, conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le directeur général,

Sean Griffiths

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CPA, CMA

Halifax, Canada
Le 6 mars 2017

Bureau du vérificateur général du Canada

Office of the Auditor General of Canada

RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

Au ministre des Transports

Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 décembre 2016, et l'état du résultat global, l'état des variations des capitaux propres et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

Responsabilité de la direction pour les états financiers

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Responsabilité de l'auditeur

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

Opinion

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2016, ainsi que de sa performance financière et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables des Normes internationales d'information financière (IFRS) ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, aux règlements administratifs de l'Administration de pilotage de l'Atlantique ainsi qu'à l'instruction donnée en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Pour le vérificateur général du Canada,

Heather McManaman, CPA, CA
directrice principale

Le 6 mars 2017
Halifax, Canada

ÉTAT DE LA SITUATION FINANCIÈRE

au 31 décembre 2016 *(en milliers de dollars canadiens)*	**2016**		2015	
Actif				
Actifs courants				
Trésorerie	**2 083**	**$**	329	$
Créances clients et autres débiteurs (notes 6 et 7)	**2 902**		3 181	
Charges payées d'avance	**71**		84	
Autres actifs	**—**		12	
	5 056		3 606	
Actifs non courants				
Immobilisations incorporelles (note 8)	**184**		206	
Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles (note 9)	**9 455**		10 168	
	9 639		10 374	
	14 695	**$**	13 980	$
Passif				
Passifs courants				
Dettes fournisseurs et autres créditeurs (notes 6 et 7)	**1 695**	**$**	1 661	$
Emprunts bancaires (notes 7 et 10)	**449**		435	
Indemnités de cessation d'emploi (note 12)	**83**		128	
	2 227		2 224	
Passifs non courants				
Emprunts bancaires (notes 7 et 10)	**3 333**		3 782	
Indemnités de cessation d'emploi (note 12)	**1 386**		1 419	
	4 719		5 201	
	6 946		7 425	
Capitaux propres				
Résultats non distribués	**7 749**		6 555	
	7 749		6 555	
	14 695	**$**	13 980	$

Engagements (note 16)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Les états financiers ont été approuvés par les membres de l'Administration et l'autorisation de publication a été donnée le 6 mars 2017 :

Membre

Membre

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL

pour l'exercice clos le 31 décembre 2016
(en milliers de dollars canadiens)

	2016	2015
Produits		
Droits de pilotage (note 14)	**24 067 $**	22 622 $
Autres produits	**26**	51
	24 093	22 673
Charges		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	**11 208**	11 091
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	**4 457**	4 667
Salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux-pilotes	**1 768**	1 781
Salaires et avantages sociaux du personnel	**1 534**	1 725
Amortissement (notes 8 et 9)	**1 375**	1 328
Transports et déplacements	**794**	815
Services publics, matériaux et fournitures	**502**	477
Services professionnels et spéciaux	**408**	494
Formation	**313**	284
Loyers	**280**	287
Communications	**134**	133
Charges financières	**123**	142
	22 896	23 224
Bénéfice (perte) de l'exercice	**1 197**	(551)
Autres éléments du résultat global		
Éléments qui ne seront pas reclassés ultérieurement en résultat net :		
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	**(3)**	(36)
Autres éléments du résultat global	**(3)**	(36)
Résultat global	**1 194 $**	(587) $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES VARIATIONS DES CAPITAUX PROPRES

pour l'exercice clos le 31 décembre 2016
(en milliers de dollars canadiens)

	2016	2015
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**6 555 $**	7 142 $
Bénéfice (perte) de l'exercice	**1 197**	(551)
Autres éléments du résultat global	**(3)**	(36)
Résultat global total	**1 194**	(587)
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**7 749 $**	6 555 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE

pour l'exercice clos le 31 décembre 2016
(en milliers de dollars canadiens)

	2016	2015
Activités opérationnelles		
Entrées de trésorerie provenant des clients	**24 233 $**	22 752 $
Sorties de trésorerie destinées aux salariés et pour leur compte	**(14 458)**	(15 031)
Sorties de trésorerie destinées aux fournisseurs	**(6 712)**	(6 955)
Charges financières payées	**(123)**	(142)
Autres produits	**26**	51
Flux de trésorerie nets liés aux activités opérationnelles	**2 966**	675
Activités d'investissement		
Achats d'immobilisations incorporelles	**(39)**	(15)
Achats de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles	**(750)**	(1 063)
Produit de la vente d'équipement	**12**	—
Flux de trésorerie nets liés aux activités d'investissement	**(777)**	(1 078)
Activités de financement		
Remboursement d'emprunts bancaires	**(435)**	(417)
Flux de trésorerie nets liés aux activités de financement (note 10)	**(435)**	(417)
Augmentation (diminution) de la trésorerie	**1 754**	(820)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**329**	1 149
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**2 083 $**	329 $

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

NOTES COMPLÉMENTAIRES

pour l'exercice clos le 31 décembre 2016
(en milliers de dollars canadiens)

1. Objectifs et activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax (Nouvelle-Écosse). Elle a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration le financement autonome de ses opérations. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre d'exécuter ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

En juillet 2015, l'Administration a reçu instruction en vertu de l'article 89 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (PC 2015-1114) d'harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et de rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise. L'Administration est en train de revoir sa politique sur les voyages, d'accueil, de conférences et d'événements afin de se conformer entièrement à la directive.

2. Réglementation des droits de pilotage

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des tarifs des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour fixer les tarifs. Elle doit publier les tarifs des droits proposés dans la *Gazette du Canada*, et quiconque a des raisons de croire qu'un tarif proposé nuit à l'intérêt public peut déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) dans les 30 jours qui suivent la publication du projet de tarif.

L'OTC doit faire enquête sur le projet de tarif des droits visé par un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard dans les 120 jours suivant la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé la différence entre ce droit et celui recommandé par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil est habilité à modifier ou à annuler une recommandation de l'OTC.

3. Principales méthodes comptables

a) Mode de présentation

Les présents états financiers ont été préparés par la direction de l'Administration de pilotage de l'Atlantique selon les Normes internationales d'information financière (« IFRS ») qui ont été publiées par le Conseil des normes comptables (CNC).

b) Trésorerie

La trésorerie représente l'encaisse disponible et les dépôts en dollars canadiens dans des banques à charte canadienne.

c) Instruments financiers

Les créances clients et autres débiteurs et les dettes fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. En raison de leur nature à court terme, le coût de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

d) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent des logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations.

Toute perte de valeur est comptabilisée comme charge dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable.

e) Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les montants présentés dans « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis.

Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable et est comptabilisée à titre de perte pour l'année. Les profits et pertes dégagés sur la sortie de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la sortie et la valeur comptable des actifs et ils sont constatés en résultat. Les profits sont comptabilisés au poste des autres produits, alors que les pertes sont constatées à titre de perte pour l'année dans les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, matériaux et fournitures, selon les actifs sortis.

f) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi prévues aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés par évaluation actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, qui est fondée sur les meilleures estimations de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans les autres éléments du résultat global dans la période au cours de laquelle ils se produisent et se retrouvent dans les résultats non distribués.

g) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a

aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite.

h) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

4. Normes comptables et modifications publiées mais non encore entrées en vigueur

Les normes comptables et les modifications suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

En juillet 2014, le Conseil des normes comptables internationals (IASB) a publié la version complète de la norme IFRS 9, *Instruments financiers*, publiée pour la première fois en novembre 2009. Cette norme réunit les phases du classement et de l'évaluation, de la dépréciation et de la comptabilité de couverture du projet de l'IASB visant à remplacer l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. L'IFRS 9 énonce les principes du classement des actifs financiers fondé sur le modèle économique suivi par l'entité et la nature des flux de trésorerie de l'actif. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2018.

En mai 2014, l'IASB a publié la norme IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, laquelle établit les principes que l'entité doit appliquer pour présenter des informations utiles concernant la nature, le montant, le calendrier et le degré d'incertitude des produits des activités ordinaires et des flux de trésorerie provenant de tout contrat conclu avec un client. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2018.

En janvier 2016, l'IASB a publié la norme IFRS 16, *Contrats de location*, laquelle établit les principes que les deux parties doivent appliquer pour fournir des informations utiles au sujet des contrats de location de manière à présenter une image fidèle des transactions. Le preneur devra comptabiliser les contrats de location à l'état de la situation financière. Des changements sont aussi apportés à la comptabilisation sur la durée du contrat de location. Le preneur devra comptabiliser une charge découlant du contrat de location au début du contrat pour la plupart des contrats de location, même s'il paie un loyer annuel constant. Les contrats de location d'une durée de moins de 12 mois ou dont les biens sous-jacents sont de faible valeur n'ont pas à être portés à l'actif. Pour le bailleur, le traitement comptable reste le même. Les contrats de location seront classés en contrats de location-financement et en contrats de location simple, comme c'est le cas maintenant. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2019.

L'Administration n'a adopté aucune de ces nouvelles normes, ni les modifications de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers. Par conséquent, cette incidence n'est pas connue pour l'instant.

5. Utilisation d'estimations et jugements

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à poser des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à établir à partir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou les hypothèses suivantes pour préparer les présents états financiers :

Taux d'amortissement

Toutes les immobilisations incorporelles ont une durée de vie limitée. Elles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

L'amortissement des bateaux-pilotes et de l'équipement est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 à 5 ans
Mobilier et matériel	2 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les durées d'utilité estimatives sont basées sur les périodes de service des immobilisations incorporelles, et des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles estimées par la direction. Le caractère approprié des durées d'utilité estimatives de ces actifs est revu annuellement. Tout changement aux estimations de la durée d'utilité affecterait la charge au titre de l'amortissement et la valeur comptable future des actifs visés.

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration retient les services d'un actuaire externe pour évaluer la juste valeur des indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue son obligation au titre de ces indemnités le 31 décembre de chaque année. Le régime est sensible aux principales hypothèses actuarielles relatives au taux d'actualisation, au taux d'augmentation estimatif des salaires et à l'âge du départ à la retraite hypothétique.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Test de dépréciation des actifs non financiers

Les actifs non financiers à durée d'utilité déterminée doivent être soumis à un test de dépréciation s'il existe des indices d'une perte de valeur. La direction doit décider selon son jugement s'il existe de tels indices à la fin de chaque période. Des changements à l'utilisation courante ou future prévue de l'actif, des évaluations externes et des conditions d'obsolescence ou de détérioration des actifs sont autant d'indices possibles de perte de valeur dont la direction pourrait tenir compte.

6. Gestion des risques financiers

Aperçu

L'Administration est exposée aux risques suivants en raison de l'utilisation d'instruments financiers :

- risque de crédit
- risque de liquidité
- risque de taux d'intérêt

La présente note fournit de l'information sur l'exposition à chacun de ces risques et sur les objectifs, les politiques et les processus de l'Administration pour évaluer et gérer les risques. Des données quantitatives complémentaires sont présentées tout au long des états financiers.

Les membres de l'Administration ont la responsabilité générale de l'établissement et de la surveillance du cadre de gestion des risques. Ils sont chargés d'élaborer les politiques de gestion des risques de l'Administration et de surveiller leur application.

Les politiques de gestion des risques de l'Administration permettent de recenser et d'analyser les risques auxquels l'Administration est exposée, d'établir des limites et des contrôles appropriés à l'égard des risques et de surveiller les risques et le respect des limites. Les politiques et les systèmes de gestion des risques sont revus à intervalles périodiques afin de prendre en compte tout changement dans les conditions de marché et les activités de l'Administration. À l'aide de programmes de formation et de normes et de procédures de gestion, l'Administration vise à établir un environnement de contrôle rigoureux et stimulant, dans lequel tous les salariés comprennent leurs rôles et leurs obligations.

Risque de crédit

Le risque de crédit est le risque que l'Administration subisse une perte financière si un client ou une contrepartie à un instrument financier manque à ses obligations contractuelles. Il découle principalement des créances clients de l'Administration.

La valeur comptable de la trésorerie et des créances clients et autres débiteurs représente le risque de crédit maximal auquel l'Administration est exposée.

Les créances clients et autres débiteurs ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme qui interdit de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

La valeur comptable des créances clients et autres débiteurs de l'Administration s'établissait à 2 902 $ au 31 décembre 2016 (3 181 $ au 31 décembre 2015). La valeur comptable des créances clients s'établissait à 2 672 $ au 31 décembre 2016 (2 792 $ au 31 décembre 2015). Ces créances ne sont pas concentrées chez un client particulier. Au cours de 2016, l'Administration a modifié les conditions de paiement pour rendre les créances exigibles dans les 30 jours plutôt que dans les 45 jours. Au 31 décembre 2016, environ 69 % des créances clients (73 % au 31 décembre 2015), selon leur valeur nette, étaient à court terme, tandis que 31 % d'entre elles (27 % au 31 décembre 2015) étaient à long terme. L'Administration a subi des pertes sur créances de 79 $ en 2016 (2 $ en 2015). La provision pour créances douteuses de l'Administration s'établissait à 18 $ au 31 décembre 2016 (11 $ au 31 décembre 2015). La valeur comptable des autres débiteurs se chiffrait à 230 $ au 31 décembre 2016 (389 $ au 31 décembre 2015).

La trésorerie est conservée dans une banque à charte canadienne. Aucun changement n'a été décelé dans le degré d'exposition au risque des instruments financiers détenus par l'Administration.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse honorer ses obligations financières à leur échéance. Pour gérer ce risque, l'Administration vise, dans la mesure du possible, à toujours avoir suffisamment de liquidités pour honorer ses obligations à leur échéance, que les conditions soient normales ou difficiles sans subir de pertes inacceptables ou risquer de nuire à sa réputation.

L'Administration surveille régulièrement le solde de sa trésorerie et les flux de trésorerie générés par ses activités pour répondre à ses exigences. À cette fin, l'Administration maintient une ligne de crédit de 2 500 $ (1 500 $ en 2015) non garantie, dont le taux d'intérêt ne peut dépasser le taux préférentiel. La valeur comptable des dettes fournisseurs et autres créditeurs, des emprunts bancaires et des indemnités de cessation d'emploi correspond à l'exposition maximum au risque de liquidité.

La valeur comptable des dettes fournisseurs et autre créditeurs de l'Administration s'établissait à 1 695 $ au 31 décembre 2016 (1 661 $ au 31 décembre 2015). La valeur comptable des dettes fournisseurs s'établissait à 1 061 $ au 31 décembre 2016 (1 108 $ au 31 décembre 2015) et ils avaient tous une échéance inférieure à 60 jours. La valeur comptable des charges à payer de l'Administration était de 634 $ au 31 décembre 2016 (553 $ au 31 décembre 2015).

L'Administration a contracté des emprunts auprès de banques à charte canadienne. Au 31 décembre 2016, ces emprunts totalisaient 3 782 $ (4 217 $ au 31 décembre 2015), tel que mentionné à la note 10.

Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt est le risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt de manière limitée, car les emprunts bancaires sont assortis d'un taux d'intérêt fixe qui ne peut être modifié sans pénalité financière entre les dates des échéances.

7. Juste valeur des instruments financiers

Les créances clients et les dettes fournisseurs sont engagées dans le cours normal des activités de l'Administration et sont respectivement exigibles et payables à vue. La valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur, car leur échéance est à court terme.

Les instruments financiers qui sont évalués ultérieurement à la juste valeur sont regroupés selon une hiérarchie fondée sur la mesure dans laquelle la juste valeur est observable. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 1 de cette hiérarchie sont établies à partir de prix cotés et non ajustés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs financiers identiques. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 2 sont établies à partir de données observables directement ou indirectement autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1. Les évaluations de la juste valeur selon le niveau 3 sont établies au moyen de techniques d'évaluation qui reposent sur des données de marché non observables.

La juste valeur des emprunts bancaires est présentée dans la note complémentaire 10 selon le niveau 2 de la hiérarchie de la juste valeur. L'Administration ne détient aucun instrument financier évalué au niveau 1 ou au niveau 3 de la hiérarchie.

8. Immobilisations incorporelles

Au 31 décembre, le solde des immobilisations incorporelles de l'Administration, constituées de logiciels acquis, était le suivant :

	2016	2015
Coût à l'ouverture de l'exercice	**565 $**	550 $
Entrées	**39**	15
Coût à la clôture de l'exercice	**604**	565
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	**(359)**	(302)
Amortissement de l'exercice	**(61)**	(57)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	**(420)**	(359)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	**184 $**	206 $

Les immobilisations incorporelles n'avaient pas perdu de valeur au 31 décembre 2016 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2015).

9. Bateaux-pilotes et immobilisations corporelles

2016	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Mobilier et matériel	Ameliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	9 729 $	4 477 $	390 $	2 142 $	645 $	1 053 $	174 $	18 610 $
Entrées	—	309	31	121	21	165	—	647
Sorties	—	(238)	(29)	(116)	(16)	(32)	—	(431)
Coût à la clôture de l'exercice	9 729	4 548	392	2 147	650	1 186	174	18 826
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(3 276)	(2 051)	(243)	(1 617)	(408)	(674)	(173)	(8 442)
Amortissements des sorties au cours de l'exercice	—	217	23	101	16	28	—	385
Amortissement de l'exercice	(387)	(422)	(28)	(192)	(168)	(116)	(1)	(1 314)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(3 663)	(2 256)	(248)	(1 708)	(560)	(762)	(174)	(9 371)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	6 066 $	2 292 $	144 $	439 $	90 $	424 $	— $	9 455 $

2015	Coques et structures de bateaux-pilotes	Équipement de bateaux-pilotes	Générateurs de bateaux-pilotes	Moteurs de bateaux-pilotes	Inspections de bateaux-pilotes	Mobilier et matériel	Ameliorations locatives	Total
Coût à l'ouverture de l'exercice	9 712 $	3 951 $	390 $	2 133 $	585 $	1 005 $	174 $	17 950 $
Entrées	28	833	96	16	77	87	—	1 137
Sorties	(11)	(307)	(96)	(7)	(17)	(39)	—	(477)
Coût à la clôture de l'exercice	9 729	4 477	390	2 142	645	1 053	174	18 610
Cumul des amortissements à l'ouverture de l'exercice	(2 896)	(1 860)	(308)	(1 434)	(291)	(599)	(168)	(7 556)
Amortissements des sorties au cours de l'exercice	8	237	96	4	17	23	—	385
Amortissement de l'exercice	(388)	(428)	(31)	(187)	(134)	(98)	(5)	(1 271)
Cumul des amortissements à la clôture de l'exercice	(3 276)	(2 051)	(243)	(1 617)	(408)	(674)	(173)	(8 442)
Valeur comptable à la clôture de l'exercice	6 453 $	2 426 $	147 $	525 $	237 $	379 $	1 $	10 168 $

Aucune perte de valeur des bateaux-pilotes et de l'équipement n'a été constatée au 31 décembre 2016 (aucune perte de valeur au 31 décembre 2015).

10. Emprunts bancaires

Les soldes impayés des emprunts bancaires de l'Administration au 31 décembre étaient les suivants :

	2016	2015
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 3,28 %, amortie sur 10 ans, venant à échéance le 21 septembre 2022, non garantie	**1 380 $**	1 595 $
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 2,93 %, amortie sur 10 ans venant à échéance le 21 janvier 2023, non garantie	**719**	826
Facilité de crédit non renouvelable, remboursable par versements mensuels y compris les intérêts à 2,96 %, amortie sur 15 ans, venant à échéance le 12 janvier 2019, non garantie	**1 683**	1 796
	3 782 $	4 217 $
Partie courante	**449 $**	435 $
Partie non courante	**3 333**	3 782
	3 782 $	4 217 $

La charge d'intérêts sur les emprunts s'est élevée à 123 $ (142 $ en 2015). Au 31 décembre 2016, la juste valeur estimative des emprunts bancaires s'établissait à 3 742 $ (4 233 $ au 31 décembre 2015).

Cette estimation est fondée sur la technique d'évaluation qui prévoit l'actualisation des flux de trésorerie futurs. Les paiements futurs en intérêts et en principal attendus sont actualisés à l'aide des données du niveau 2, comme les taux d'intérêt en vigueur pour des emprunts similaires pratiqués par les banques à charte canadiennes au 31 décembre 2016, soit 3,74 % (3,13 % au 31 décembre 2015) pour les emprunts venant à échéance dans dix ans et 2,97 % (2,80 % en 2015) pour les emprunts venant à échéance dans cinq ans.

Les remboursements en principal minimaux qui restent à effectuer sont les suivants :

	2016
2017	449 $
2018	463
2019	478
2020	492
2021 et au-delà	1 900
	3 782 $

L'Administration a une facilité de crédit opérationnelle d'un montant maximal de 2 500 $, portant un taux d'intérêt ne dépassant pas le taux préférentiel. Elle n'avait pas utilisé cette facilité de crédit au 31 décembre 2016 (néant au 31 décembre 2015). La facilité est utilisée par l'Administration au besoin et ne comporte pas de date de renouvellement ni d'échéance déterminée.

Tous les emprunts de l'Administration sont autorisés par le ministre des Finances.

11. Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration sont tenus de cotiser au Régime. Le président du Conseil du Trésor du Canada établit les cotisations que l'employeur doit verser selon un multiple des cotisations des salariés. Le taux général de cotisation en vigueur au 31 décembre 2016 était de 1,15 fois la cotisation du salarié (1,28 fois au 31 décembre 2015) jusqu'à un seuil salarial défini pour tous les employés qui ont adhéré au Régime jusqu'au 31 décembre 2012, inclusivement. Le taux général de cotisation au 31 décembre 2016 se chiffrait à 1,11 fois la cotisation du salarié (1,28 fois en 2015) dans la limite d'un seuil salarial défini pour tous les nouveaux participants qui ont adhéré au Régime à compter du 1er janvier 2013. Pour la portion des salaires supérieure à ce seuil, l'Administration doit verser des cotisations à raison de 6,67 fois la cotisation du salarié (7,13 fois au 31 décembre 2015). Les cotisations totales de l'Administration de 1 065 $ (1 082 $ en 2015) ont été passées en charges dans l'exercice considéré.

La loi oblige le gouvernement du Canada à verser les prestations au titre du Régime. Les prestations de retraite sont généralement acquises pour une période maximale de 35 ans au taux annuel de 2 % multiplié par le salaire moyen des cinq meilleures années consécutives de service validable. Les prestations sont coordonnées avec le Régime de pensions du Canada ou le Régime des rentes du Québec et sont indexées au taux d'inflation.

Les cotisations au Régime de pension de retraite de la fonction publique se répartissent comme suit :

	2016	2015
Cotisations de l'Administration	**1 065 $**	1 082 $
Cotisations des salariés	**930 $**	810 $

12. Indemnités de cessation d'emploi

Tous les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi postérieures à l'emploi en vertu de leurs conventions collectives ou de leurs contrats de travail. Depuis 2012, ces indemnités ne sont plus offertes aux employés recrutés par l'Administration. Cependant, il reste un passif pour les salariés qui n'ont pas choisi de mettre fin immédiatement à cet avantage. Le montant des indemnités est déterminé par une évaluation actuarielle. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc aucun actif. Le déficit du régime est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées.

L'évaluation a été effectuée selon la méthode des unités de crédit projetées. Selon cette méthode, l'obligation au titre des indemnités constituées correspond à la valeur actualisée de toutes les indemnités futures, compte tenu des hypothèses décrites ci après, multipliée par le ratio du service du salarié à la date de l'évaluation au service total à la date de sortie présumée. Le coût des services rendus au cours d'une période correspond à la valeur actualisée des indemnités attribuée aux services rendus par les salariés au cours de cette période. Ces coûts, ainsi que le coût financier, et la perte découlant d'ajustements liés à l'expérience pour la liquidation du régime sont inclus dans l'état du résultat global de l'exercice clos le 31 décembre 2016 comme suit : 122 $ (132 $ au 31 décembre 2015) au poste honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes et 1 $ (2 $ au 31 décembre 2015) au poste salaires et avantages sociaux des membres d'équipage de bateaux pilotes. Les pertes actuarielles cumulées comptabilisées dans les autres éléments du résultat global s'élevaient à 397 $ au 31 décembre 2016 (394 $ au 31 décembre 2015).

Les informations sur ce régime, évalué en date du 31 décembre, se présentent comme suit :

	2016		2015	
Rapprochement de l'obligation au titre des indemnités constituées				
Obligation au titre des indemnités constituées à l'ouverture de l'exercice	**1 547**	**$**	1 538	$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**75**		81	
Coût financier	**48**		53	
Indemnités versées pendant l'exercice	**(204)**		(161)	
Pertes actuarielles	**3**		36	
Obligation au titre des indemnités constituée à la clôture de l'exercice	**1 469**	**$**	1 547	$
Composantes de la charge comptabilisée en résultat net				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**75**	**$**	81	$
Coût financier	**48**		53	
Charge totale comptabilisée en résultat net	**123**	**$**	134	$
Analyse des écarts actuariels				
Pertes actuarielles cumulées à l'ouverture de l'exercice	**394**	**$**	358	$
Modification du taux d'actualisation	**—**		23	
Pertes découlant d'ajustements liés à l'expérience	**3**		13	
Pertes actuarielles cumulées à la clôture de l'exercice	**397**	**$**	394	$
Classement de l'obligation au titre des indemnités constituées				
Partie courante	**83**	**$**	128	$
Partie non courante	**1 386**		1 419	
Obligation au titre des indemnités constituées à la clôture de l'exercice	**1 469**	**$**	1 547	$
Principales hypothèses utilisées aux fins de l'évaluation actuarielle				
Taux d'actualisation			3,30 %	
Taux d'augmentation estimatif des salaires			2,75 %	
Âge du départ à la retraite			33 % à 60 ans, le reste à 65 ans	

Les taux d'actualisation hypothétiques ont une incidence importante sur les montants de l'obligation au titre des indemnités constituées présentés. Une diminution de 1 % du taux d'actualisation aurait fait augmenter le montant de l'obligation de 120 $ au 31 décembre 2016. Une augmentation de 1 % du taux d'actualisation aurait fait diminuer le montant de l'obligation de 107 $ au 31 décembre 2016.

Les taux d'augmentation des salaires hypothétiques ont une incidence importante sur les montants de l'obligation au titre des indemnités constituées présentés. Une augmentation de 1 % de ce taux hypothétique aurait fait augmenter le montant de l'obligation de 120 $ au 31 décembre 2016 alors qu'une diminution de 1 % aurait fait diminuer l'obligation de 108 $ au 31 décembre 2016.

Si l'âge du départ à la retraite hypothétique était réduit d'une année pour tous les salariés, l'obligation au titre des indemnités constituées serait augmentée de 6 $ au 31 décembre 2016.

La durée moyenne pondérée de l'obligation du régime était de huit ans au 31 décembre 2016 (huit ans au 31 décembre 2015). L'Administration prévoit que les indemnités qui seront versées en 2017 devraient se chiffrer à 83 $.

13. Gestion du capital

Le capital de l'Administration correspond à ses capitaux propres, qui comprennent les résultats non distribués. Les capitaux propres sont représentés par l'actif net.

L'Administration est assujettie aux dispositions relatives à la gestion financière et à la reddition de comptes de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), qui imposent des restrictions sur les emprunts qu'elle peut contracter et les placements qu'elle peut effectuer. Tous les emprunts de l'Administration doivent être approuvés annuellement par le ministre des Finances. La LGFP permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada, ou par une province ou une municipalité canadienne. Au cours des exercices clos le 31 décembre 2016 et le 31 décembre 2015, l'Administration a respecté ces restrictions.

L'Administration gère ses capitaux propres comme un sous-produit de la gestion de ses produits, de ses charges, de son actif, de son passif et de ses opérations financières en général, de manière à réaliser ses objectifs avec efficience. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et permettre à l'Administration d'être financièrement autonome, comme l'exige la *Loi sur le pilotage*.

En matière de gestion du capital, les objectifs de l'Administration sont les suivants :

- préserver la capacité de l'Administration à poursuivre son exploitation en conservant un montant de capital suffisant pour faire face aux pertes opérationnelles possibles, en vue de pouvoir continuer à offrir un service de pilotage sûr et efficace;
- établir une provision pour le coût de construction ou d'acquisition de bateaux-pilotes;
- établir une provision pour tout passif non capitalisé ayant trait principalement aux indemnités de cessation d'emploi.

L'Administration mène ses activités de manière à disposer en tout temps du montant de capital requis pour réaliser ces trois objectifs. La structure de capital est ajustée quand des changements touchent la conjoncture économique et les caractéristiques de risque des actifs sous-jacents. Pour pouvoir maintenir ou ajuster sa structure de capital, l'Administration peut être amenée à modifier ses cibles de rendement des services de pilotage et sa structure tarifaire pour une période donnée, à reporter des projets de construction, ou à vendre des actifs en vue de réduire la dette. L'Administration n'a apporté aucun changement à sa définition du capital ni à ses objectifs, politiques et processus de gestion du capital depuis l'exercice précédent.

14. Droits de pilotage

Au cours de 2016, l'Administration a imposé des droits supplémentaires de 1,5 % pour les onze ports desservis par les employés pilotes. Ces droits supplémentaires serviront à récupérer une partie des récentes pertes subies à cause d'un manque à gagner par rapport aux produits prévus. Ces droits supplémentaires sont entrés en vigueur le 11 mars 2016 et resteront en vigueur pendant une période de 36 mois.

	2016	2015
Droits de pilotage	**23 789 $**	22 622 $
Droits supplémentaires	**278**	—
Total des droits de pilotage	**24 067 $**	22 622 $

15. Transactions entre parties liées

a) Transactions commerciales

L'Administration est liée par propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Elle conclut des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon les mêmes conditions que celles qui s'appliquent aux parties non liées. Les montants de la majorité de ces transactions ne sont pas importants et n'ont aucune répercussion significative sur les états financiers.

b) Rémunération des principaux dirigeants

La rémunération des membres du Conseil et des principaux dirigeants au cours des exercices clos le 31 décembre comprend ce qui suit :

Rémunération des principaux dirigeants	**2016**	2015
Avantages à court terme, tels que les salaires	**620 $**	621 $
Avantages postérieurs au départ à la retraite (Note 15(c))	**64**	95
	684 $	716 $
Rémunération des membres du Conseil d'administration		
Acompte	**24 $**	23 $
Indemnité journalière	**33**	49
	57 $	72 $

c) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime contributif à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration sont tenus de cotiser au Régime, tandis que le gouvernement du Canada est tenu par la loi d'assumer le paiement des prestations aux termes du Régime (note 11).

16. Engagements

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, de développement de logiciels et des services de soutien aux bouées météorologiques pour lesquels elle doit effectuer les versements minimaux suivants :

Au	**31 décembre 2016**
Un an au plus	2 499 $
Plus d'un an mais à cinq ans au plus	374
Plus de cinq ans	157
	3 030 $

L'Administration a également conclu des contrats de location simple pour des bureaux, des matériels et des quais pour lesquels elle doit effectuer les paiements minimaux suivants :

Au	**31 décembre 2016**
Un an au plus	89 $
Plus d'un an mais à cinq ans au plus	740
Plus de cinq ans	1 134
	1 963 $

Au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2016, un montant de 280 $ a été comptabilisé à l'état du résultat global au titre des contrats de location simple (287 $ en 2015).